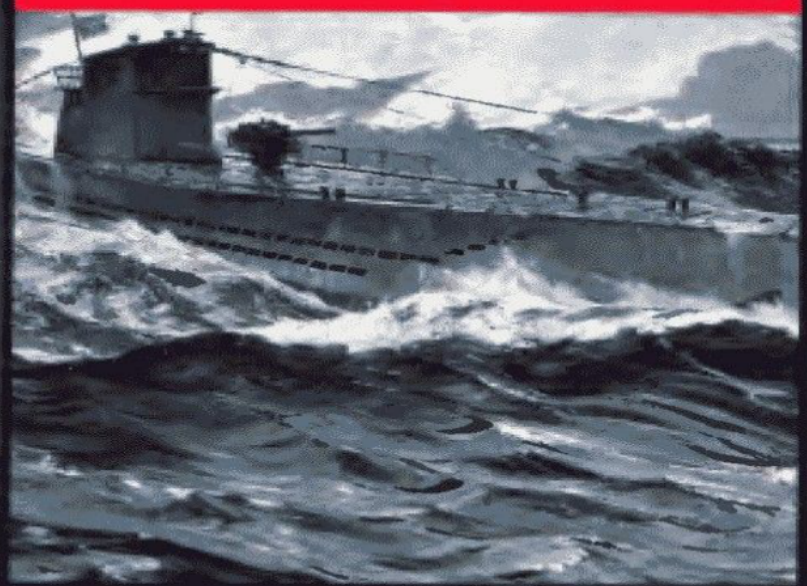
ЗА ЛИНИЕЙ ФРОНТА

МЕМУАРЫ

Карл Дёниц

ДЕСЯТЬ ЛЕТ И ДВАДЦАТЬ ДНЕЙ



ВОСПОМИНАНИЯ ГЛАВНОКОМАНДУЮЩЕГО ВОЕННО-МОРСКИМИ СИЛАМИ ГЕРМАНИИ

1935–1945

SHOUT
SHARE
IT

Annotation

В своих воспоминаниях главнокомандующий морскими силами Германии гросс-адмирал Карл Дёниц подробно рассказывает о морских сражениях Второй мировой войны. Он излагает свое видение вторжения союзников в Нормандию, свое отношение к заговору против Гитлера, описывает встречи с Редером, Герингом, Шпеером, Гиммлером и Гитлером, а также свою недолгую карьеру в качестве последнего фюрера Германии.

- Карл Дёниц
  - 1. ПРОЛОГ
  - 2. НОВОЕ ЗАДАНИЕ
  - 3. ТАКТИКА «ВОЛЧИХ СТАЙ»
  - 4. ПРОГРАММА СТРОИТЕЛЬСТВА НЕМЕЦКИХ ПОДВОДНЫХ ЛОДОК В 1935-1939 ГОДАХ
  - 5. РЕШАЮЩИЕ МЕСЯЦЫ 1939 ГОДА
  - 6. ПОДВОДНАЯ ВОЙНА НАЧИНАЕТСЯ. СЕНТЯБРЬ 1939 ГОДА – МАРТ 1940 ГОДА
  - 7. НОРВЕЖСКАЯ ОПЕРАЦИЯ И ТОРПЕДНЫЙ КРИЗИС
  - 8. БИТВА ЗА АТЛАНТИКУ В ИЮЛЕ-ОКТЯБРЕ 1940 ГОДА
  - 9. ОРГАНИЗАЦИЯ ПОДВОДНОГО ФЛОТА И СТРОИТЕЛЬСТВО ПОДВОДНЫХ ЛОДОК
  - 10. БИТВА ЗА АТЛАНТИКУ В НОЯБРЕ 1940-ГО – ДЕКАБРЕ 1941 ГОДА
  - 11. ВОЙНА АМЕРИКАНЦЕВ ПРОТИВ НАС ДО 11 ДЕКАБРЯ 1941 ГОДА
  - 12. ОПЕРАЦИИ В АМЕРИКАНСКИХ ВОДАХ В ЯНВАРЕ-ИЮЛЕ 1942 ГОДА
  - 13. СРАЖЕНИЯ ПРОТИВ КОНВОЕВ И ОПЕРАЦИИ В УДАЛЕННЫХ РАЙОНАХ В ИЮЛЕ-СЕНТЯБРЕ 1942 ГОДА
  - 14. «ЛАКОНИЯ»
  - 15. СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ ТЕХНИЧЕСКОГО ОСНАЩЕНИЯ И ВООРУЖЕНИЯ НЕМЕЦКИХ ПОДВОДНЫХ ЛОДОК
  - 16. ДРУГИЕ СРАЖЕНИЯ С КОНВОЯМИ И ОПЕРАЦИИ В УДАЛЕННЫХ РАЙОНАХ В ОКТЯБРЕ-ДЕКАБРЕ 1942 ГОДА
  - 17. ГЛАВНОКОМАНДУЮЩИЙ ВОЕННО-МОРСКИМИ СИЛАМИ
  - 18. КРАХ ПОДВОДНОЙ ВОЙНЫ. ЯНВАРЬ-МАЙ 1943

ГОДА
- 19. МОИ ЗАДАЧИ КАК ГЛАВНОКОМАНДУЮЩЕГО ВОЕННО-МОРСКИМИ СИЛАМИ В 1943-1945 ГОДАХ
- 20. 20 ИЮЛЯ 1944 ГОДА
- 21. ПОДВОДНАЯ ВОЙНА С МАЯ 1943 ГОДА И ДО КОНЦА
- 22. ГЛАВА ПРАВИТЕЛЬСТВА
- 23. ЭПИЛОГ
- Приложение 1
- Приложение 2
- Приложение 3
- Приложение 4
- Приложение 5
- Приложение 6

Карл Дёниц

ДЕСЯТЬ ЛЕТ И ДВАДЦАТЬ ДНЕЙ

1. ПРОЛОГ

Немецкие подводные лодки в. Первой мировой войне. – Введение системы конвоев снижает шансы одиночных подлодок на успешную атаку. – Английский военнопленный. – Мой интерес к подводным лодкам и решение остаться на службе в военно-морском флоте Германии. – Практика на обычных военных кораблях в период между войнами. – Назначение руководителем нового подводного флота

В конце сентября 1918 года лейтенант-коммандер Штейнбауэр, обладатель ордена «За заслуги» – высшей награды Германии за выдающиеся успехи на полях сражений, и я, один из самых молодых командиров наших подводных лодок, находились на борту наших лодок в Поле – австрийской военно-морской базе на Адриатике. Наш план заключался в следующем: дождаться, оставаясь в пределах видимости острова Мальта, подхода большого британского конвоя, следующего с востока через Суэцкий канал, и атаковать его ночью, в новолуние. Принимая во внимание, что подводная лодка, находящаяся на поверхности воды, в темноте практически невидима, мы рассчитывали проскользнуть через защитный экран эсминцев по поверхности и выйти на позицию, удобную для атаки в самое сердце конвоя – длинной колонны торговых судов. Перед началом операции мы должны были встретиться в точке, лежащей в 50 милях (пеленг 135°) от мыса Пассеро – юго-восточной оконечности острова Сицилия. Насколько нам было известно, такая операция впервые планировалась двумя подводными лодками совместно.

До той поры подводные лодки воевали только в одиночку. Они выходили в море, бороздили темные глубины, прорывались сквозь противолодочные заграждения, разыскивали противника, вступали в бой – каждая сама по себе, не поддерживая друг друга. Радиотелеграфия – единственное доступное в то время средство связи между подлодками – не позволяла наладить совместные действия. Тогда еще не было ни длинноволновых, ни коротковолновых передатчиков. В подводном положении мы были полностью отрезаны от мира, и чтобы передать длинноволновый сигнал, находясь на поверхности воды, необходимо было наскоро натянуть между двумя мачтами антенну. Сигнал, несмотря на используемую максимальную мощность, был очень слабым и передавался на небольшое расстояние. А во время его передачи

подводная лодка находилась в состоянии лишь частичной готовности к погружению, то есть была более чем обычно, уязвима для атаки противника, в то время как сама вообще не могла атаковать.

Вечером 3 октября 1918 года моя подводная лодка «UB-68» находилась в согласованной точке встречи. Мы ожидали прибытия Штейнбауэра, но тщетно: он так и не появился. Позже я узнал, что он не смог выйти в море из-за срочного ремонта. В час ночи один из сигнальщиков на мостике заметил появившееся в юго-восточной части неба темное, расплывчатое пятно – нечто длинное, черное, напоминающее гигантскую сигару. Это оказался привязной аэростат, буксируемый английским эсминцем.

Эсминец был один из тех, кого мы называли «уборщиками»: эти корабли немного обгоняют конвой и следуют впереди эскорта. Очень скоро в темноте начали вырисовываться и другие тени – сначала эсминцы и другие корабли эскорта, затем более крупные торговые суда. Конвой из тяжело загруженных судов был сформирован на востоке – в Индии и Китае – и следовал к Мальте и далее на запад. Моя лодка незаметно проскользнула мимо эсминцев и приготовилась атаковать ведущее судно во внешней колонне. Однако неожиданно все суда выполнили резкий поворот – теперь они шли на меня. Такое резкое изменение курса было одним из обязательной серии зигзагообразных движений, выполняемых любым конвоем, чтобы создать дополнительные трудности атакующей подводной лодке. В отношении меня ему это удалось в полной мере, но, резко переложив руль до упора, я все же сумел уклониться, и «UB-68» буквально протиснулась за кормой того самого судна, которое мы собирались атаковать. Теперь мы оказались между первой и второй колоннами торговых судов. Я снова приготовился к атаке и на этот раз сумел вывести лодку на позицию, из которой выпустил торпеду по большому судну, шедшему в колонне вторым. Гигантский, ярко освещенный столб воды взметнулся в небо, вслед за этим раздался мощный взрыв. Яркая вспышка осветила все вокруг, и я увидел эсминец, на полной скорости спешащий к нам. Он быстро приближался, окруженный бурунами кипящей белой пены. Я дал сигнал тревоги, после чего мы стали ждать, что на нас вот-вот полетят глубинные бомбы. Однако этого не произошло. Думаю, командир эсминца не рискнул воспользоваться этим грозным оружием, опасаясь повредить суда конвоя, находившиеся со всех сторон.

Погрузившись, мы легли на курс, позволявший нам максимально удалиться от конвоя. Затем я дал приказ всплыть и, как только рубка показалась из воды, осторожно выбрался на мостик. Я увидел суда, которые удалялись в западном

направлении. Неподалеку находился эсминец, вероятно, он стоял на месте, где затонуло торпедированное судно. Я приказал продуть танки, чтобы лодка полностью всплыла на поверхность, и мы начали преследование. У меня сохранялась надежда произвести еще одну атаку, пока не рассвело. Однако рассвет наступил слишком быстро: когда мы приблизились к конвою, было уже так светло, что пришлось срочно погружаться. Тогда я решил атаковать из подводного положения с перископной глубины. Но все пошло не так, как хотелось бы. Из-за конструктивного дефекта, допущенного еще судостроителями, в моей лодке – типа BIII – была нарушена продольная остойчивость. В итоге в начале погружения мы неожиданно перевернулись и оказались вверх ногами. Батареи вытекли, погас свет, дальнейшее погружение проходило в полной темноте. В принципе воды под нами было вполне достаточно… Но больше чем на 180-200 футов мы еще никогда не погружались – считалось, что это максимальная глубина, которую может выдержать наш прочный корпус. Я приказал продуть все танки, скомандовал стоп машинам, затем полный назад. Так я пытался остановить движение лодки вниз. Мой замечательный старший помощник Мюссен поднес огонек зажигалки к датчику давления. Стрелка прибора все еще плавно двигалась вправо. Это означало, что лодка продолжает постепенно погружаться. Вскоре стрелка остановилась, некоторое время подрагивала, указывая глубину между 270 и 300 футами, затем начала двигаться в обратном направлении, причем довольно быстро. Продувка танков сжатым воздухом сыграла с нами злую шутку. Подводная лодка, находящаяся под водой, с заполненными сжатым воздухом танками, становится слишком легкой. Словно сухая палка, которую поместили под воду, а потом неожиданно отпустили, она в полном смысле выпрыгнула на поверхность. Я распахнул крышку люка и огляделся. Был разгар дня, а мы находились в самом центре конвоя. Все корабли – и эсминцы, и торговые суда – поспешно поднимали сигнальные флаги, вокруг ревели сирены. Торговые суда занимали удобное положение и тут же открывали огонь из установленных на корме орудий. Эсминцы, направляясь к нам, яростно плевались огнем. Вот попал! Из такой ситуации был только один выход – срочное погружение. К сожалению, для нас это было невозможно – запасы сжатого воздуха были полностью израсходованы, лодка получила пробоину и понемногу принимала воду. Я понял, что это конец, и приказал команде покинуть корабль.

На палубу вытащили тюк пробки, который мы выловили из воды накануне. Каждый член команды, кроме спасательного

жилета, получал еще изрядный кусок пробки. Но, несмотря на все принятые меры, мы потеряли семь человек, среди которых был и наш механик лейтенант Йешен.

Лодка затонула, конвой ушел вперед, а мы остались барахтаться в воде. Правда, вскоре один из эсминцев эскорта вернулся и взял нас на борт.

Так закончилась моя карьера в качестве подводника в Первой мировой войне. В ту ночь я получил хороший урок, касающийся основных тактических принципов действий подводных лодок, который запомнил на всю оставшуюся жизнь.

Я понял, что всплывшая подводная лодка, атакующая конвой под покровом темноты, имеет хорошие шансы на успех. Причем чем больше подлодок может быть задействовано одновременно, чем более благоприятные возможности появляются у каждой из них. Когда ночную тишину нарушает грохот взрывов, небо освещается пламенем пожаров, вокруг тонут суда и гибнут люди, все это создает неразбериху, нередко переходящую в панику, что ограничивает свободу действий эсминцев. Таковы были сугубо практические соображения. С точки зрения стратегии и общей тактики также представлялось вполне очевидным, что атаки на конвои должны выполняться группой подводных лодок, действующих вместе.

Во время Первой мировой войны немецкий подводный флот достиг больших успехов. Однако введение конвойной системы лишило его возможности стать решающей силой в войне. Моря сразу же опустели. Теперь подводные лодки, действовавшие в одиночку, могли долго не встретить ни одного судна, а потом неожиданно наткнуться на внушительное скопление судов (30-50 сразу), окруженное мощным эскортом военных кораблей всех типов. Одиночные подводные лодки обычно замечали конвои по чистой случайности, после чего предпринимали попытку атаки, причем обычно не одну. Они упорно нападали снова и снова, а если командир обладал крепкими нервами, преследование могло затянуться на несколько суток и прекращалось, только когда и командир и команда валились с ног от усталости. Одиночная подводная лодка вполне могла потопить одно или два судна, иногда даже больше, но эти результаты не впечатляли. Да и конвой продолжал следовать своим курсом. В большинстве случаев ни одной другой немецкой подлодке больше не удавалось наткнуться на этот конвой, и он в положенный срок прибывал в Великобританию, доставив туда продовольствие и жизненно необходимое сырье.

Единственно правильным решением было бы одновременное нападение на такой конвой большого количества подводных

лодок.

Обдумывая эти идеи, я прибыл в британский лагерь для военнопленных. Домой я вернулся только в июле 1919 года. В кильском штабе нового ВМФ Германии меня спросили, хочу ли я остаться на службе. Вместо ответа, я задал начальнику управления личного состава встречный вопрос:

– Как вы считаете, у нас появятся снова подводные лодки? (Обладание подлодками было запрещено Германии Версальским договором.)

– Уверен, что да, – ответил он. – Не позднее чем через несколько лет у нас опять будет подводный флот.

Этот ответ и заставил меня остаться на службе в ВМФ. За время войны я стал истинным энтузиастом подводного флота. Меня манила романтика службы на подводных лодках, завораживали бескрайние просторы океана, его темные глубины, таящие в себе неведомое, хотя я понимал, что подводник должен обладать решительностью, обширными знаниями и огромным опытом. Меня восхищала удивительная атмосфера единства и сплоченности, неизменно царящая на подводной лодке, когда каждый человек является неотъемлемой частью единого целого, некой новой общности людей, называемой командой подводной лодки. Уверен, что в сердце каждого подводника никогда не замолкает зов моря, он всегда гордится доверенной ему задачей, считает себе богаче всех на свете королей и ни за какие блага не согласится поменяться местами ни с кем. Вот почему я спросил, будет ли у нас подводный флот.

Но события развивались вовсе не так, как мы ожидали. Долгое время Германия оставалась связанной оковами Версальского договора. До 1935 года нам не было разрешено строить подводные лодки – поэтому вплоть до этого года я не имел никакого отношения к подводному флоту. Я начал плавать на обычных военных кораблях, изучал тактику надводных сражений, затем стал командиром эсминца, позже – командиром флотилии эсминцев, штурманом на флагманском корабле командующего нашими военно-морскими силами на Балтике вице-адмирала фон Лёвефельда и, в конце концов, капитаном крейсера «Эмден».

Все это я упоминаю лишь для того, чтобы показать, что за время, прошедшее после моего возвращения из британского лагеря, я получил качественную военно-морскую подготовку и приобрел немалый опыт плавания на военных кораблях. Это были годы, когда благодаря ограничениям, наложенным Версальским договором, военно-морской флот рейха был обессилен. Однако это бессилие явилось дополнительным побудительным мотивом

для совершенствования. Мы рьяно пытались компенсировать свою слабость углубленной подготовкой во всех областях – морской практике, артиллерийском деле, тактике. Мы стремились развивать и всемерно совершенствовать тактику, дающую более слабому противнику возможность не позволить врагу в полной мере использовать свои превосходящие силы. В особенности это относилось к ночным операциям, требовавшим методичной подготовки и немалого опыта. Даже в мирное время подобные тренировки связаны с повышенной опасностью. Ночные операции дают более слабому сопернику больше преимуществ, чем те же операции при свете дня, поскольку обеспечивают его спасительным покровом темноты, из которого можно неожиданно появиться и за который можно быстро спрятаться. В те дни мы еще не знали, что вскоре появится возможность определять местонахождение кораблей в полной темноте с помощью радара. В 1920-х годах командующим военно-морскими силами был наш выдающийся тактик адмирал Ценкер (позже он был назначен начальником штаба ВМС). Именно он организовал интенсивную тактическую подготовку моряков, главным образом в части ночных операций.

В период между войнами я получил глубокую подготовку в области тактики, которая явилась важным и необходимым дополнением к имеющемуся у меня боевому опыту, полученному на Черном море, на корабле «Бреслау». На этом театре военных действий господствовал русский флот. Наша тактика больше всего напоминала некую разновидность игры в кошки-мышки, и после каждого столкновения на Черном море нам приходилось прятаться в единственную нору, которая могла предоставить нам хотя бы относительное подобие защиты, – в Босфор. Кроме того, 20-е годы позволили мне получить существенное дополнение к моему опыту подводника – с 1916-го по 1918 год я служил на подводных лодках сначала вахтенным офицером, затем капитаном. Именно тогда я сумел увидеть войну на море глазами капитана атакующей субмарины. Таким образом, в мирное время я упорно учился, в военное время – приобрел боевой опыт. Мне приходилось действовать как в нападении, так и в обороне, как на поверхности моря, так и в его глубинах; все это сослужило хорошую службу позже, когда в 1935 году мне было доверено создание нового подводного флота Германии.

По моему глубокому убеждению, капитан субмарины должен получать именно такую двойную подготовку – на надводных и подводных кораблях. Ему нельзя все время проводить только на подлодках. Точно так же адмирал, которому поручена защита конвоев от нападения субмарин и проведение противолодочных

операций, должен иметь хотя бы небольшой опыт подводной службы. Только тогда, основываясь на личном опыте, он сможет полностью прочувствовать обе стороны вопроса, что даст ему возможность применять необходимые меры, минуя обычно довольно длительную стадию проб и ошибок. Черчилль, который всегда очень быстро схватывал все то, что касалось войны на море (а это редко свойственно политикам и государственным деятелям), сумел в полной мере оценить последний тезис во время Второй мировой войны. В 1942 году он поручил адмиралу сэру Максу Хортону, самому опытному командиру-подводнику периода Первой мировой войны, а позже капитану линкора и адмиралу, командующему крейсерскими силами, задачу организации охраны атлантических конвоев, важность которых для Великобритании трудно было переоценить. И этот человек стал моим личным противником.

Совершив поход на крейсере «Эмден» вокруг Африки и по Индийскому океану, в июле 1935 года мы бросили якорь в устье реки Джейд в районе Вильгельмсхафена. Сюда же прибыл сам главнокомандующий – адмирал Редер. В тот же день из длительного похода в американских водах на крейсере «Карлсруе» вернулся капитан Лютьенс, который позже стал адмиралом, командующим флотом и погиб вместе с линкором «Бисмарк» в мае 1941 года. В моей каюте мы передали главнокомандующему наши доклады и предложения на будущее. В соответствии с предварительным планом Лютьенс должен был нанести еще один визит на «Карлсруе» в Новый Свет, а мне на «Эмдене» предстояло отправиться в Японию, Китай, Голландскую Ост-Индию и Австралию.

Лютьенс предложил обмен: он хотел, чтобы команда «Карлсруе» получила возможность своими глазами увидеть древние цивилизации Востока. Я выдвинул возражения, считая, что после известных подвигов тезки моего корабля под командованием капитана фон Мюллера во время Первой мировой войны место «Эмдена» как раз на Дальнем Востоке.

К всеобщему удивлению, главнокомандующий сухо предложил нам обоим не заниматься пустой болтовней, поскольку нам предстояло покинуть свои посты. Лютьенс был назначен начальником отдела офицерского личного состава в штабе ВМФ. Перед ним была поставлена задача сформировать офицерский корпус для нового военно-морского флота Германии, который нам предстояло построить. Мне же было поручено заняться возрождением подводного флота.

Полученные приказы явились для нас совершенно неожиданными. Изменения произошли благодаря заключению

англо-германского морского соглашения. Должен сказать, что новое назначение меня отнюдь не обрадовало. Очень уж соблазнительной представлялась возможность посетить Дальний Восток. А в составе нового флота, который мы намечали построить, подводным лодкам отводилась ничтожно малая доля. Я почувствовал, как меня из стремительно несущегося потока столкнули в тихую заводь.

Последующие события наглядно показали, что я был совершенно не прав. Новое назначение, полученное в июле 1935 года, сыграло решающую роль в моей судьбе. Оно дало мне все, чего только может желать настоящий мужчина, – ответственность, успех, неудачи, привязанность и уважение других людей, возможность проявить себя и поспорить с превратностями судьбы.

2. НОВОЕ ЗАДАНИЕ

Англо-германское морское соглашение 1935 года. – Лондонское соглашение по подводному флоту 1936 года. – Асдики. – Постройка Веддигенской флотилии подводных лодок. – Потребность доказать полезность подводных лодок как превосходного наступательного оружия. – Проблемы и обучение

Англо-германское морское соглашение было подписано 18 июня 1935 года. По условиям этого соглашения Германия обязывалась ограничить свои военно-морские силы 35% от британских.

Объяснение этому добровольному ограничению кроется в ситуации, в которой в то время оказался немецкий рейх. Страна была обязана выполнять условия Версальского договора, которые привели к масштабному разоружению Германии без соответствующего разоружения стран-победительниц, что также было предусмотрено договором. Гитлер стремился постепенно ослабить опутавшие Германию узы и 16 марта издал декларацию о восстановлении прав Германии как суверенного государства. Он хотел, чтобы Великобритания не участвовала в противостоянии, которое он ожидал со стороны других стран-победительниц, связавших его страну условиями Версальского договора, и с этой целью по собственной инициативе начал переговоры о заключении военно-морского соглашения с Великобританией. Таким образом он надеялся положить конец политической враждебности Великобритании в будущем, поскольку добровольно принятое на себя обязательство ограничить свою военно-морскую мощь должно послужить очевидным доказательством того, что Германия не имеет намерения нападать на Великобританию. Эти соображения главы государства, как оказалось впоследствии, были ошибочными.

Враждебность Великобритании по отношению к любой европейской стране всегда вызывалась необходимостью защиты своего положения ведущей мировой державы и центра мировой торговли, даже если в конкретный момент ей ничто не угрожало. Ее самолюбие, сознание своей силы, желание достичь экономического господства – все это являлось достаточным основанием для протеста, если какое-то из европейских государств приобретало – по мнению англичан, слишком

большую силу. Именно на этой основе возникла традиционная британская политика, направленная на достижение баланса сил. И, несмотря на подписание военно-морского соглашения и последующее ограничение строительства немецкого флота, позиция Британии не изменилась.

Тот факт, что британцы с готовностью приняли в 1935 году предложение Гитлера, вполне объясним. В соответствии с англо-германским морским соглашением Германии позволялось строить корабли суммарным водоизмещением до 35% британского военно-морского тоннажа, причем это условие применялось к каждому классу кораблей отдельно. Исключение было сделано только для подводных лодок, которых нам позволялось иметь до 45%, причем эта цифра при определенных обстоятельствах и после взаимного обмена мнениями могла быть доведена до 100%.

Зная тоннаж британского военно-морского флота в 1935 году, можно подсчитать, какой тоннаж нам позволялось иметь по отдельным классам кораблей:

линкоры – 185 тысяч тонн,
тяжелые крейсера – 51 тысяча тонн,
легкие крейсера – 67 тысяч тонн,
авианосцы – 47 тысяч тонн,
эсминцы – 52 тысячи тонн,
подлодки (45%) – 24 тысячи тонн.

Для того чтобы описать, как происходило строительство нового подводного флота Германии, чрезвычайно важна последняя цифра. 45% – это наивысшая доля из всех, но вместе с тем она соответствует самому маленькому тоннажу. Это легко объяснимо. Располагаясь на островах, Великобритания зависит от импорта продовольствия и сырья из-за моря. Кроме того, чтобы сохранить свое положение колониальной империи, следует иметь хорошо налаженные связи со своими заморскими владениями. По этим причинам стратегическая миссия королевского военно-морского флота веками заключалась в защите морских путей. Такую защиту могут обеспечить только надводные корабли, а не субмарины. Подводная лодка, находясь на поверхности, чрезвычайно уязвима, если подвергнется, к примеру, артиллерийскому обстрелу. Она обладает небольшой скоростью хода, низко сидит в воде, то есть имеет ограниченный обзор, иными словами, она совершенно не приспособлена для целей защиты. С другой стороны, она является идеальным тактическим наступательным оружием. (Причем понятие «наступательное оружие» я применяю чисто в военном смысле. Оно не имеет ничего общего с «агрессией» или «агрессивной войной» – все это

политические термины.) Опять же, поскольку у Великобритании не было потенциального противника, на морские пути которого ей следовало в случае войны организовать крупномасштабное нападение силами подводного флота, у нее не было никакой необходимости строить большое число мощных субмарин. Поэтому численность ее подводного флота в те годы была весьма умеренной – она составляла всего 2/3 от соответствующего флота Франции. (В 1939 году Британия имела 57 субмарин, а Франция – 78.) Подводники занимали второстепенное положение в британском ВМФ, Так что согласие Великобритании на вышеупомянутые 45%, а в определенных обстоятельствах и на 100% подводного тоннажа вместо 35%, предусмотренных для остальных типов кораблей, явилось не слишком большой уступкой. Все данные говорили о том, что подводным лодкам не суждено было стать сколь бы то ни было значимым фактором в новом флоте Германии.

Следует упомянуть и еще об одном аспекте. Ведущие морские державы в 1936 году заключили в Лондоне договор по подводному флоту, который отвечал всем желаниям Великобритании в части использования субмарин в войне.

Как известно, Лондонский военно-морской договор 1930 года не вступил в силу, так как подписавшие его Италия и Франция отказались его ратифицировать. По этой причине страны – участники договора встретились снова в 1936 году в Лондоне, чтобы внести изменения в статью 22 из договора 1930 года, касающуюся подводной войны, сделав из нее отдельный договор, получивший название «Лондонское соглашение по подводному флоту».

В соответствии с этим договором субмарина, остановившая или потопившая торговое судно, должна действовать как надводный корабль. Тот факт, что на торговых судах установлены орудия «исключительно с целью самозащиты», не освобождает субмарину от обязательств. Такое торговое судно по международным законам остается торговым, а значит, наделенным соответствующим иммунитетом. На практике это означает, что субмарина должна оставаться на поверхности воды при проведении действий с торговым судном.

Если в соответствии с действующими законами будут найдены основания для потопления торгового судна, команда субмарины обязана первым делом обеспечить безопасность экипажа торгового судна. Причем спасательные шлюпки в условиях открытого моря не считаются пригодными для этой цели, поэтому экипаж следует принять на борт, если же это окажется невозможным, воздержаться от потопления судна.

После подписания в 1935 году англо-германского морского соглашения Германия также стала 23 ноября 1936 года участницей протокола по подводному флоту. Это еще больше снизило оперативное значение подводных лодок.

Существует еще один, заключительный момент. После Первой мировой войны англичане много писали о разработке новых приборов для обнаружения погруженной субмарины – асдиках, которые, как утверждалось, могут точно определить местонахождение субмарины на расстоянии многих тысяч ярдов с помощью эха, создаваемого звуковой волной. Поэтому, согласно официальному мнению англичан, подводные лодки уже стали более или менее устаревшим оружием, поэтому вряд ли другие страны сочтут целесообразным их дальнейшее строительство.

По изложенным причинам в немецком военно-морском флоте в 1935 году также существовали сомнения относительно ценности новых подводных лодок, хотя романтика службы на подводном флоте, сопровождающейся большей, чем где бы то ни было, независимостью, а также немеркнущая слава подвигов немецких подводников времен Первой мировой войны привлекали туда молодых и честолюбивых офицеров, старшин и матросов.

Что касается материальной стороны вопроса, положение дел было следующим: еще в 1932 году военно-морское командование начало подготовку к возобновлению строительства подводных лодок, поэтому в начале 1935 года, когда еще шли англо-германские переговоры, мы уже имели возможность приступить непосредственно к строительству. Первые лодки были очень маленькими – всего 250 тонн. К концу сентября 1935 года у нас уже было 6 таких малышей. Они получили номера от «U-1» до «U-6» и находились в противолодочной школе, позже ставшей школой подводников, под командованием капитана Слевогта, который старательно вдалбливал в головы их потенциальных команд первичные технические знания.

28 сентября 1935 года, после получения еще трех лодок – «U-7», «U-8» и «U-9», была создана Веддигенская флотилия, командиром которой стал я, в то время капитан. В течение следующих нескольких месяцев мы получили еще девять подлодок того же типа – от «U-10» до «U-18».

Инженерной службой флотилии руководил прекрасный специалист капитан Тедсен. Я его хорошо знал. Во время Первой мировой войны он был механиком на подлодке, а с 1921-го по 1923 год служил на эсминце «G-8», которым тогда командовал я.

Вообще к вопросу подбора офицеров флотилии командование относилось очень внимательно, поэтому у нас было много первоклассных специалистов.

Лично я взялся за порученное дело со всей имеющейся у меня энергией. Я снова стал подводником душой и телом.

Что касается тренировок первой появившейся у нас после 1918 года подводной флотилии, я не получал ни приказов, ни каких бы то ни было инструкций – ничего. Но я был этому только рад. У меня имелись собственные идеи на этот счет и четко сформулированные цели:

1. Я хотел максимально вдохновить мои команды, вселить в их души энтузиазм, внушить абсолютную веру в подводный флот и беззаветную готовность служить на нем. Только при этом условии люди сумеют справиться с суровыми, порой мрачными буднями службы на подлодках. Здесь недостаточно одного только профессионализма. И первым делом мне следовало помочь людям освободиться от внушенного пропагандой мнения, что благодаря изобретениям англичан подводные лодки являются оружием, которое уже потерпело поражение.

Я непоколебимо верил в боевую мощь подводного флота. Я всегда считал субмарины первоклассным наступательным оружием в морской войне, лучшим из возможных торпедоносителей.

2. Команды подводных лодок следовало, насколько это возможно, подготовить к действиям в условиях войны. Я хотел, чтобы мои экипажи в мирное время получили возможность столкнуться со всеми возможными ситуациями, которые могут возникнуть во время войны, чтобы, если нечто подобное действительно произойдет, мои люди могли бы с этим справиться.

3. В качестве дальности выстрела, с которого подлодка должна поражать цель как в погруженном состоянии, так и на поверхности воды, я установил расстояние 600 ярдов. С этого короткого расстояния небольшая ошибка в наведении не будет иметь существенного значения, и торпеда должна поразить цель. Если же атакуемый корабль заметит торпеду и узнает о присутствии рядом подводной лодки, будет уже слишком поздно, чтобы успеть уклониться. Летом 1935 года в школе подводников учили, что в погруженном состоянии подводная лодка должна выпускать торпеды на расстоянии 3000 ярдов от цели, чтобы избежать обнаружения британскими асдиками. Приняв командование Веддигенской флотилией в сентябре 1935 года, я решительно выступил против этой концепции. Я не считал эффективную работу асдиков доказанным фактом и в любом случае не имел намерения позволить англичанам запугивать моих людей. Во время войны довольно быстро выяснилось, что я был прав.

4. Я считал, что подводная лодка является идеальным носителем торпеды, причем даже ночью и при атаке с поверхности. Подлодки могли блестяще воплотить в жизнь идею Тирпитца, высказанную им еще в 1900 году, о том, что торпеду перед выстрелом следует доставить к цели на убийственно короткое расстояние. Тогда он предлагал использовать для этого небольшие торпедные катера, имеющие маленькую надстройку, то есть те, которые могут оставаться незаметными. С течением времени конструкция торпедных катеров развивалась и совершенствовалась, у них появились новые задачи. В результате маленький и почти незаметный торпедный катер, первоначально являвшийся идеальным торпедоносителем для применения на практике идеи Тирпитца, вначале трансформировался в торпедный катер довольно-таки внушительных размеров, а потом – в эсминец-торпедоносец, такой большой и заметный, что стал совершенно непригодным для ночной атаки. Зато подводную лодку, у которой над водой возвышается практически только боевая рубка, ночью почти невозможно обнаружить. По этой причине я придавал исключительно большое значение применению подводных лодок для производства ночных атак с поверхности воды, используя проверенные временем элементы тактики торпедных катеров.

5. Первостепенное значение в процессе обучения, разумеется, должно было придаваться тактическим соображениям. А в этой области возникли новые проблемы, которые следовало решать:

а) при нападении на любую цель чрезвычайно важно иметь возможность осуществить его максимальными силами, иными словами, используя средства тактического руководства и взаимодействия, задействовать в атаке одновременно как можно больше подводных лодок. Это правило применимо к атаке на любую значимую цель, но приобретает особую важность при наличии группы целей – эскадры военных кораблей, конвоя и т. д. Массированная цель должна подвергаться массированной атаке подлодок;

б) подводная лодка имеет ограниченный радиус обзора и небольшую скорость хода даже на поверхности воды. Если оперировать пространственно-временными терминами, она имеет возможность пройти небольшое расстояние за сравнительно длительный промежуток времени. Иными словами, она непригодна для разведывательных целей. Поэтому с точки зрения тактики она должна действовать в сотрудничестве с той частью вооруженных сил, которая более приспособлена для решения разведывательных задач. А, как известно, лучшим в этом вопросе является самолет.

Ранее не существовало решения ни одного из этих вопросов, поэтому подводные лодки до тех пор всегда действовали в одиночку.

Имея в виду изложенные выше принципы, 1 октября 1935 года мы приступили к тренировке Веддигенской флотилии.

Подводная лодка может находиться в течение долгого времени на воде и под водой, причем в любую погоду и в любом месте необъятных океанских просторов. Мы должны были обеспечить полную акклиматизацию экипажей к жизни на борту, умение управлять кораблем в любых условиях, точность навигации. Особое внимание мы уделяли астронавигации.

Все части составленной программы обучения были скрупулезно выполнены. Шестимесячный срок был разделен на отдельные периоды, причем подробности каждого сообщались людям заранее. Например, каждая подводная лодка должна была выполнить шестьдесят шесть атак на поверхности моря и примерно столько же в погруженном состоянии, прежде чем допускалась к учебным торпедным стрельбам, начавшимся в декабре 1935 года.

Часть программы, касающаяся подготовки к войне, предусматривала, на мой взгляд, все возможные ситуации: управление кораблем во вражеских водах, способы остаться невидимыми (командиру корабля нужно было развить некое шестое чувство, позволявшее ему почувствовать, была ли лодка замечена противником, находясь на поверхности). Наши люди должны были овладеть умением вовремя решить вопрос, надо ли срочно погружаться при появлении в поле зрения корабля или самолета противника или же можно остаться на поверхности. Мы учили людей производить атаку с перископной глубины и при минимальном пользовании перископом, использовать преимущества, создаваемые ночью лунным светом, ветром и морем, чтобы максимально уменьшить силуэт лодки. Офицеры овладевали основополагающими тактическими принципами, такими, как незаметное поддержание контакта и достижение позиции впереди цели, переход с дневного распорядка на ночной и наоборот и т. д. Люди должны были уметь правильно себя вести, столкнувшись с обороной противника. Например, если принято решение отойти по поверхности или в погруженном состоянии, следует решить, что делать дальше. Можно остаться на перископной глубине, продолжать вести наблюдение, а можно нырнуть на большую глубину, где более безопасно, но при этом ослепнуть. К тому же иногда приходится быстро уносить ноги в погруженном состоянии, да еще и на зигзаге, а иногда – ускользать медленно и, главное, бесшумно. При этом нельзя

забывать о необходимости постоянного контроля за техническим состоянием подлодки. Ко всему перечисленному следует добавить освоение методики погружения на любые глубины в условиях максимально приближенных к боевым, а также проведение оборонительных мероприятий, предшествующих срочному погружению, и многое другое.

В общем, мы с Тедсеном без дела не сидели. Перед нами стояла хотя и трудная, но очень интересная и, главное, нужная задача. Мы были единственными офицерами нового подводного флота, имевшими боевой опыт. В октябре 1935 года мы начали выходить в море на всех лодках поочередно. Очень скоро команды Веддигенской флотилии стали искренними энтузиастами своего дела. Систематическое и качественное обучение, сопровождаемое регулярными выходами в море, давало людям чувство удовлетворения. Они понимали, что постоянно повышают свое мастерство, становятся высококлассными специалистами. Поскольку я сам придерживаюсь принципов необходимости личных контактов командира с подчиненными, люди меня очень быстро узнали, между нами воцарились отношения уважения и взаимного доверия.

В оставшиеся мирные годы Веддигенская флотилия росла и крепла, но атмосфера дружбы и взаимопомощи на подводном флоте ничуть не изменилась. В августе 1936 года, то есть посвятив год обучению людей, я был назначен командующим подводными лодками. В неоднократно проводимых позже широкомасштабных маневрах, в которых от каждого человека на своем месте ожидалась полная отдача, подводники всегда участвовали с большим энтузиазмом.

Когда началась война, в беспощадной, не знающей жалости борьбе подводники проявили себя с самой лучшей стороны, продемонстрировали беззаветную преданность долгу, верность своей стране.

В 1957 году офицер, бывший одним из командиров в Веддигенской флотилии в том первом «учебном» году, написал:

«Знания, приобретенные за этот год интенсивных тренировок, когда команды работали на износ, выкладывались до предела своих возможностей, явились основой, на которой позже были построены действия всего подводного флота.

В последующие годы тактика претерпела изменения и значительно усовершенствовалась. Когда стало ясно, что англичане выступят против нас, тактика была приспособлена для условий военных действий в открытом море и существования конвойной системы. Но основные принципы остались неизменными.

Основным итогом того года явился тот бесспорный факт, что мы все – и матросы, и офицеры – оказались избавленными от комплекса неполноценности, присутствовавшего в каждом из нас. Слишком уж часто приходилось нам раньше слышать, что подводный флот стал бессильным, что это оружие вчерашнего дня, а произошло это благодаря гигантскому скачку в развитии противолодочных приборов и устройств».

Что ж, мне к этому нечего добавить.

3. ТАКТИКА «ВОЛЧИХ СТАЙ»

Необходимость совместных действий подводных лодок. – Эволюция тактики «волчьих стай». – Проблемы управления операциями и связи. – Маневры вооруженных сил Германии на Балтике в 1937 году. – Тренировки в Атлантике. – В моей книге, вышедшей в 1939 году, описаны основные проблемы и тактические принципы. – И тем не менее британцы недооценивают подводный флот

О проблемах-близнецах – совместные действия подводной лодки и самолета и совместные действия нескольких подводных лодок – можно говорить бесконечно. Первая из них будет подробно рассмотрена в одной из последующих глав. Что же касается второй, замечу следующее: один из наших самых естественных инстинктов – это желание, если уж мы должны сражаться, стать как можно сильнее, не оставаться в одиночестве, получить помощь товарищей. Поэтому с незапамятных времен люди, которым предстояла драка, всегда собирались группами, чтобы драться «всем миром», или же выбирали командира и слушались его.

В Первой мировой войны именно немецкие подводные лодки явились удивительным исключением, которые, как известно, всегда подтверждают правила. Они действовали в одиночку и сражались в одиночку. Серьезные недостатки этого метода стали очевидны с введением англичанами конвойной системы.

Капитан Бауэр, бывший в то время командиром подводного флота и подчинявшийся адмиралу – командующему флотом открытого моря, весной 1917 года предложил, чтобы подводный крейсер, который вот-вот должен быть спущен на воду, был передан в его распоряжение. Капитан хотел сам выйти в море и проверить некоторые свои идеи относительно возможности организации совместных действий подводных лодок против конвоев. Его предложения были отвергнуты.

Как я уже писал, в 1939 году (и затем в 1957-м) офицеры Розе и Отто Шультце также в 1917-м и 1918 годах вносили предложения о совместных действиях подводных лодок. К сожалению, эти идеи во время Первой мировой войны не были доведены до сведения широких масс подводников. Подводные флотилии в те времена находились в ведении разных командиров, поэтому столь полезные предложения не

становились предметом всеобщего обсуждения – о них зачастую знали очень немногие. К тому же подобные идеи тогда считались (и для этого в общем-то имелись основания) чисто теоретическими, не имеющими практической ценности. Как бы там ни было, факт остается фактом: во время Первой мировой войны даже две подводные лодки ни разу не действовали совместно. А немецкая подводная кампания потерпела крах после введения англичанами конвойной системы организации движения судов.

В 1935 году, приняв командование первой флотилией подводных лодок, я был совершенно уверен, что проблему организации совместных действий подводных лодок необходимо решить. А став старшим офицером субмарин, я начиная с 1938 года нашел единомышленника в лице Годта, который был тогда у меня начальником штаба, а позже стал руководителем оперативного отдела.

Чтобы дать некоторое представление о трудностях, с которыми мы столкнулись, когда в 1935 году приступили к тренировкам по отработке навыков совместных действий подводных лодок Веддигенской флотилии, приведу выдержки из двух записок. Первая была написана одним из моих командиров в 1935 году, а вторую написал я сам в Нюрнберге в сентябре 1946 года, когда, ожидая решения трибунала, исход которого невозможно было предугадать, начал делать заметки о прошедших годах.

Вот что думал мой командир о предметах тактического обучения, начатого в Веддигенской флотилии в сентябре 1935 года:

«Командир флотилии подчеркнул результат своих первых размышлений о тех разделах тактики подводных лодок, которые мы должны развивать. В случае концентрации на индивидуальной мишени было необходимо взаимодействие между подводными лодками, действующими в ограниченном районе или театре военных действий. Целью являлось обнаружение противника, передача информации о его местонахождении и последующая атака максимально возможным количеством подводных лодок.

Конец 1935 года стал свидетелем рождения так называемой тактики «волчьих стай», которая впоследствии была столь мастерски усовершенствована. Но между первым опытом и достижением блестящего результата лежит долгий период мучительных исканий, ошибок, накопления опыта. Для разведки и прикрытия мы использовали старую тактику торпедных катеров. Вначале мы создали специальные разведывательные или сигнальные подразделения. Обнаружив противника, подводная

лодка атаковала его, предварительно передав сигнал о присутствии врага. Получив сигнал, другие лодки также начинали атаку. Такой метод можно было использовать, только если противник имел скорость меньше, чем наша. Поэтому он был дополнен расположением за цепью разведывательных кораблей одной или нескольких групп подлодок, имевших задачу атаковать противника, получив информацию о его обнаружении. При проведении тренировок и маневров мы использовали большое число самых разных тактических построений. Оптимальным оказался строй в виде вогнутой кривой. Внутрь нее проникает противник, лодка, первая обнаружившая врага, поддерживает с ним контакт, а подлодки, расположенные на более удаленных участках кривой, выступают в роли группы поддержки. Все знания, полученные нами в Веддигенской флотилии, впоследствии неоднократно применялись на практике».

В сентябре 1946 года, находясь в Нюрнберге, я написал:

«В процессе отработки основных принципов совместных действий подводных лодок возникло много проблем, в первую очередь в следующих областях:

а) Управление. Как далеко следует заходить в осуществлении командования несколькими подводными лодками? И когда? Непосредственно во время атаки или достаточно обеспечить их скоординированные действия до ее начала? Где находится идеальный баланс между осуществлением общего командования и предоставлением каждой подводной лодке необходимой ей свободы действий? Где должен находиться командующий? В море? В одной из подводных лодок? На надводном корабле? Возможно ли общее командование с борта лодки? Можно ли полностью или хотя бы частично командовать, оставаясь на берегу? Будет ли при этом необходимо создавать некие промежуточные командные пункты в море? Если да, то как правильно разграничить ответственность?

б) Связь. Каким образом можно связаться с подводной лодкой, когда она находится на поверхности моря? На перископной глубине? На большой глубине? Причем сделать это с берега? С другой подводной лодки? С надводного корабля? Какие для этого нужны средства связи? Какие длины волн – короткие, длинные – лучше всего использовать? Каков будет их диапазон – ночью, днем, при разных погодных условиях? Как организовать прием и передачу сигналов на подлодке? Какие средства для приема и передачи сигналов следует установить на лодке, если с нее будет осуществляться командование? Также сложный вопрос – передача, прием и последующая передача

световых сигналов. Кроме того, для передачи приказов и докладов следует разработать систему шифров и кодовых фраз.

В целом проведенные нами эксперименты выявили изрядное количество технических вопросов и показали необходимость усовершенствования средств приема и передачи сигналов.

в) Тактика. Какие правила должны соблюдать подводные лодки, действующие совместно? Должны ли они при подходе к зоне действий следовать вместе? Если да, то как именно? Или же им следует разделиться? Если да, то каким образом? Какие построения и движения являются наилучшими для разведки? Для поддержки других разведывательных групп? Как должны располагаться подлодки, готовящиеся к атаке, – сомкнутым или широким строем? Если широким, то в какую сторону им следует растягиваться: по траверзу или вперед? И какое должно быть расстояние между отдельными подлодками и группами лодок? Или, быть может, им следует разделиться по одной? Если да, то как – цепью, эшелоном или как-то еще? Сколько требуется подлодок, чтобы обеспечить постоянное поддержание контакта? Следует ли их предназначать специально для этой цели? Каким образом нужно освобождать их от выполнения этого задания? Когда может подлодка, осуществляющая связь, атаковать?»

Содержание приведенных записок дает довольно точную картину проводимых нами экспериментов и проблем, с которыми мы при этом столкнулись.

Впервые тактика совместных действий подводных лодок была продемонстрирована на маневрах вооруженных сил Германии осенью 1937 года. Я находился на борту плавбазы в Киле, откуда по радио командовал действиями моих подводных лодок в Балтийском море. Перед ними стояла задача обнаружить формирование вражеских военных кораблей и конвой в открытом море в районе Западной и Восточной Пруссии. Затем они должны были сконцентрироваться и атаковать. Операция по установлению контакта между флотилией субмарин и целью была выполнена вполне успешно. После этого последовали маневры в Северном море, а в мае 1939 года подводные лодки продемонстрировали «групповую тактику» в Атлантике, к западу от Иберийского полуострова и Бискайского залива. Адмирал Бем, командующий флотом, очень заинтересовался нашими опытами и оказал мне всемерное содействие, предоставив нужное количество надводных кораблей. В июле 1939 года мы провели аналогичные учения на Балтике, на этот раз в присутствии главнокомандующего ВМФ гросс-адмирала Редера. Результаты показали, что в решении проблемы организации совместных действий подлодок мы двигались в правильном направлении и

достигли немалых успехов, а многие тактические детали уже довольно хорошо отработаны, во всяком случае, насколько это возможно в мирное время.

Правда, пока еще было неясно: можно ли командовать операцией с большого расстояния, иными словами, существует ли возможность, оставаясь на береговой базе, управлять действиями подводных лодок, находящихся, к примеру, в Атлантике. До тех пор я рассматривал возможность руководства операцией с командного пункта в море и обдумывал создание специальной командной подлодки, оборудованной необходимыми средствами связи и условиями для работы штаба. Позже, уже во время войны, стало очевидно, что морскими операциями можно и нужно управлять только с береговой базы.

Первые распоряжения и инструкции для действий группой появились еще в 1935 году, и с тех пор они постоянно изменялись и совершенствовались. В итоге к началу войны у нас появился «Справочник командира подводной лодки».

В период с 1935-го по 1939 год я придерживался мнения, что сохранить новую тактику в секрете все равно не удастся. Она отрабатывалась на учениях ВМФ Германии, подробная информация о которых была известна тысячам людей. Тем не менее в моей книге «Подводное оружие» («Die U-Bootwaffe»), вышедшей в свет в январе 1939 года, я намеренно не описывал групповую тактику, но уделил большое внимание преимуществу, получаемому подлодкой во время ночных атак, причем сопроводил свои слова множеством иллюстраций. Это уж точно ни для кого не являлось секретом, поскольку такие атаки выполнялись подлодками еще во время Первой мировой войны. Поэтому я был крайне удивлен, обнаружив, что, когда началась война, англичане оказались совершенно не готовы к ночным атакам немецких подлодок, так же как и к групповой тактике. Капитан Роскилл позже писал:

«Уже много говорилось о том, что в период с июня по октябрь командиры отдельных немецких подводных лодок достигли небывалых успехов. Пока численность подводного флота противника оставалась небольшой, немецкие подлодки действовали в одиночку, при этом каждый командир имел возможность показать, на что он способен. Но когда подлодок у адмирала Дёница стало больше, он смог атаковать наши корабли силами сразу нескольких субмарин. Он долго ждал возможности внести это важное изменение в тактику. «Волчьи стаи» – именно так они были названы – появились в период с октября 1940-го по март 1941 года. Перемена застала нас врасплох, что не могло не вызвать самые серьезные размышления, ведь противник начал

применять форму атаки, которую мы не предвидели и против которой не были выработаны ни тактические, ни технические меры» (Война на море. Т. 1. С. 354-355).

Далее капитан Роскилл объяснил, как получилось, что тактика «волчьих стай» оказалась для англичан полной неожиданностью. Британский флот, конечно, проводил в период между войнами учения с ночными атаками субмарин, но упор, как правило, делался на атаки из подводного положения. В результате специалисты королевского флота «сосредоточили свои усилия на отражении атак немецких подлодок из-под воды», а возможность атаки субмарин противника с поверхности моря была упущена. Англичане создали и активно совершенствовали свои асдики – приборы, позволяющие обнаруживать предметы, в том числе и субмарины, под водой с помощью звуковой волны, и свято верили в их возможности. Должно быть, поэтому в 1937 году адмиралтейство во всеуслышание заявило, что «немецким подводным лодкам больше никогда не удастся поставить нас перед проблемами, с которыми мы столкнулись в 1917 году».

Благодаря обладанию этими противолодочными приборами, работавшими под водой, британский флот между войнами не придавал значения угрозе со стороны немецких подводных лодок и недооценил ее важность. Кроме того, на мой взгляд, весьма уместно привести еще одну выдержку из книги Роскилла «Война на море», наглядно характеризующую образ мыслей британских адмиралов в период между войнами. Он пишет:

«Читатель, без сомнения, спросит, почему никто не предвидел применение противником новой тактики, почему все усилия специалистов были направлены только на выработку мер по отражению атаки погруженных подводных лодок. Дело в том, что военная мысль англичан всегда была связана только с действиями надводных военных кораблей против аналогичного флота противника. Оборона также рассматривалась в основном как защита от надводных кораблей. Заявление первого морского лорда, сделанное им в августе 1939 года перед своими коллегами, касающееся угрозы для нашей торговли со стороны вражеских военных рейдеров, наглядно демонстрирует, насколько сильно именно этот аспект доминировал в умах адмиралов» (Т. 1. С. 355).

Такой образ мыслей представляется мне достаточно важным и достойным упоминания, поскольку характерен не только для британского флота, но и для многих других. Он показывает, насколько тяжело офицеру, которого готовили к войне на поверхности моря, осознать и оценить важность других методов ведения военных действий, например подводной войны. Впрочем,

с человеческой точки зрения это вполне понятно: такой офицер живет в привычной атмосфере и, если он умен и энергичен, сосредоточивает все свои мысли на способах и средствах, которые помогут ему выиграть сражение на поверхности моря, он надеется и верит в них. По этой причине важность субмарин не была в должной степени оценена флотами многих стран, а если и была, то слишком поздно. Так случилось и с британским флотом во время Второй мировой войны. Положение не изменил даже тот факт, что именно немецким подводным лодкам Великобритания обязана одним из тяжелейших кризисов в своей истории, происшедшим в годы Первой мировой войны.

Некоторые немецкие адмиралы и государственные деятели во время Второй мировой войны тоже недооценили возможности подводного флота, поэтому меры, принятые по его развитию, изрядно запоздали. О трагедии немецкого подводного флота в годы Второй мировой войны речь пойдет позже.

4. ПРОГРАММА СТРОИТЕЛЬСТВА НЕМЕЦКИХ ПОДВОДНЫХ ЛОДОК В 1935-1939 ГОДАХ

Запросы англо-германского морского соглашения. – Какие типы подводных лодок строить. – Большие лодки далеко не всегда выгодны. – Золотая середина, средние размеры. – Я рекомендую развивать тип VII. – Конфликт с командованием ВМФ. – Мои рекомендации по подготовке к военному кризису. – Подготовка англичан, развитие конвойной системы. – Подготовка моих «волчьих стай» поддержана

Ответственность за решение, какие именно корабли необходимо строить для военно-морского флота, возлагается (и это правильно) на главнокомандующего. Только у него имеются необходимые связи в правительстве, и только он получает от правительства самую полную информацию относительно политической ситуации. Поэтому он знает, с какими потенциальными противниками вероятнее всего придется столкнуться, и может сделать стратегически верные выводы.

С этой точки зрения первичным вопросом является определение стратегических задач. Затем возникает следующий фундаментальный вопрос: какими средствами выполнить эти задачи? Когда же ответы на эти вопросы четко сформулированы, средства, о которых идет речь, должны создаваться независимо от сложившихся традиционных взглядов или иных концепций, которые вполне могут существовать в военно-морском флоте данной страны или у власть имущих.

Англо-германское морское соглашение 1935 года, которое являлось чисто политическим шагом, было призвано вымостить дорогу к общей политике с Великобританией, определило мощь военно-морских сил (как в суммарном тоннаже, так и по категориям кораблей) в пределах 35% от британского флота. Таким образом оно избавило немецкое военно-морское командование от необходимости решать упомянутые выше вопросы, во всяком случае, насколько это касалось Великобритании. В таких обстоятельствах последнюю уже можно было не включать в число потенциальных противников. Соглашение основывалось на том принципе, что немецкий

военно-морской флот будет фактором политической стабильности в мирное время, а в военное время он должен быть способным противостоять флоту любой другой страны на континенте. Очевидно, что при таких предпосылках любое исследование стратегических задач, стоящих перед флотом, связано с множеством сомнений и неопределенностей. Разве можно, к примеру, допустить, что Германия способна развязать войну против какого-нибудь государства на континенте без вмешательства в этот процесс Великобритании?

Что касается ответа на вопрос относительно средств для выполнения поставленных задач, здесь все заранее определено указанными в соглашении процентами по каждой категории кораблей. Правда, в пределах каждой категории мы могли сами решать, какие именно типы кораблей строить.

Хотя решение о постройке кораблей должен принимать лично командующий, на практике он непременно прежде всего посоветуется со своими оперативными службами.

Именно это и сделал главнокомандующий ВМФ Германии, когда речь зашла о подводных лодках. Дело в том, что после периода забвения, длившегося семнадцать лет, подводные лодки во многих отношениях стали закрытой книгой, кроме того, главнокомандующий хотел услышать мнение людей, которым предстояло на них служить, о проектировании и конструкции подлодок. Насколько лично я смог повлиять на его решение, станет ясно несколько позже.

Исходя из опыта Первой мировой войны и основываясь на существующих в то время технических стандартах и стандартах вооружения, тактическое и оперативное значение подводных лодок в период между двумя войнами оценивалось следующим образом.

Подводная лодка – это первоклассный торпедоносец, но ненадежная платформа для артиллерийского орудия. Низкий надводный борт и ограниченный обзор делают ее неудобной для использования артиллерийского орудия.

Она пригодна для установки мин, поскольку легко может пробраться незамеченной в прибрежные воды противника, где располагаются самые напряженные судоходные пути. Выполнив свою работу, она может так же незаметно ускользнуть, а противник даже не заподозрит, что у его берегов появились мины.

В сравнении с надводными кораблями подводная лодка обладает низкой скоростью хода, а значит, непригодна для совместных действий с ними, а из-за ограниченного обзора она непригодна и для разведывательных целей.

(Сегодня все сказанное верно лишь частично. Развитие

приборов обнаружения, а также рост использования авиации изменили требования, предъявляемые к субмарине.)

При решении вопроса о типах субмарин, которые нужно строить, следует принимать во внимание ряд соображений. Субмарины – это единственный класс кораблей, которые только в редчайших, исключительных случаях вступают в бой с себе подобными. Поэтому вопрос силы соответствующего типа кораблей, которыми обладает потенциальный противник, играющий первостепенную роль в проектировании и строительстве всех других типов кораблей, в случае с субмаринами особого значения не имеет. Тип субмарины вполне можно выбирать без учета размеров и других характеристик субмарин, находящихся на вооружении в других флотах. Поэтому субмарины обычно не участвуют во взаимном «выравнивании» размеров разных типов надводных судов, к чему стремятся те или иные государства. В XX веке этот процесс шел весьма активно и явился результатом обеспокоенных взглядов, бросаемых на те или иные корабли потенциальных противников. (У него есть, значит, и у нас должны быть такие же или больше.) В некоторых флотах естественное желание обладать самыми большими и мощными надводными кораблями всех типов оказалось искушением, которому невозможно противостоять, поэтому там и размеры субмарин тоже были увеличены. Однако решение об увеличении размеров, когда речь идет о субмарине, является неверным. Ее боевая мощь не возрастает, как в случае с надводными кораблями, пропорционально размеру. Даже наоборот: многие характеристики, придающие субмарине ее собственную, неповторимую ценность как боевой единицы, начинают ухудшаться после достижения одного определенного размера. К примеру, увеличивается время, затрачиваемое на погружение с поверхности воды на безопасную глубину. Да и сам процесс погружения становится более сложной операцией: слишком большой угол погружения увеличивает риск, потому что увеличившаяся длина большой субмарины придает ей склонность «зарываться носом». В общем, техника погружения и всплытия становится более сложной, а объем работы механиков значительно увеличивается. Большую субмарину труднее удержать на перископной глубине, чем субмарину меньших размеров, поскольку она с большей вероятностью может неожиданно опуститься глубже носом или кормой и показаться на поверхности. Это особенно свойственно субмаринам, которые приходится вести на перископной глубине в ненастную погоду, при волнении – иными словами, в открытом море.

Кроме того, чем больше корабль, тем меньше его

управляемость и маневренность. Как на поверхности, так и под водой его циркуляция становится больше, а значит, ему требуется больше времени для поворота на нужный угол. Большой корабль медлительнее и неповоротливее, чем маленький, при выполнении точных маневров – а это значительный недостаток, особенно когда речь идет о ночных операциях. Ну и наконец, большой корабль имеет больший силуэт, то есть его легче обнаружить.

С другой стороны, большой корабль может взять на борт больше оружия, припасов и топлива, а следовательно, увеличивается его дальность плавания, и условия жизни на борту такого корабля лучше. Возможно, в некоторых флотах эти соображения явились достаточным основанием для увеличения размеров их субмарин. В этой связи следует заметить, что даже при создании отличных условий жизни для команды физические возможности людей ограничены, и после двухмесячного похода команде все равно требуется продолжительный отпуск для отдыха и восстановления. Поэтому ценность увеличенной дальности плавания весьма сомнительна.

Из изложенного выше видно, что при выборе наилучшего типа субмарины можно руководствоваться самыми разными критериями. Наша задача заключалась в том, чтобы найти некий компромисс между противоречащими друг другу требованиями – технической эффективностью, удобством управления при всплытии и погружении, незаметностью, с одной стороны, и приемлемой дальностью плавания – с другой. В результате длительных обсуждений и выполнения многочисленных расчетов мы пришли к выводу, что необходимая нам золотая середина – это субмарина водоизмещением 500 тонн. (Расчет выполнялся по формуле водоизмещения, согласованной всеми государствами, подписавшими Вашингтонский договор 1922 года. Сюда не включены запасы масла, топлива и воды. Нормальное водоизмещение такого корабля составляет около 700 тонн.)

При выборе среднего размера субмарины значительную роль сыграл простой, но очень важный факт: если несколько таких субмарин займут позицию в море, у них будет намного больше шансов обнаружить и атаковать противника, чем если только одна из этих позиций будет занята более крупной и мощной субмариной. Это простейшее правило далеко не всегда применяется, когда речь идет о надводных кораблях. Возможности субмарины в плане разведки в любом случае крайне ограничены, и увеличение размеров их не добавляет.

Вопрос приобретает особую важность, когда общий тоннаж субмарин ограничивается, например, договором, а значит, возникает проблема максимально эффективного его

использования. В такой ситуации лучше построить четыре 500-тонные субмарины, чем одну 2000-тонную.

Летом 1935 года немецкий флот имел следующие субмарины, принятые в эксплуатацию или находящиеся в процессе постройки:

1. 12 подлодок типа II. Примерно 250 тонн (вашингтонское водоизмещение), 3 носовых торпедных трубы, скорость на поверхности моря 12-13 узлов, дальность плавания 3100 миль. Очень простой и хороший корабль, но маленький.

2. 2 лодки типа I. 712 тонн, 4 носовых и 2 кормовых торпедных трубы, скорость на поверхности 17 узлов, дальность плавания 7900 миль. Не очень удачный тип: при быстром погружении может опасно зарываться носом в воду, поэтому требует очень квалифицированного управления.

3. 10 лодок типа VII. Примерно 500 тонн, 4 носовых и 1 кормовая торпедных трубы, скорость на поверхности 16 узлов, дальность плавания 6200 миль. Превосходные корабли!

В 1936 году мои взгляды на проблему дальнейшего строительства подводных лодок были следующими. Я считал, что больше не стоит строить субмарины типа II, такие, как входили в состав Веддигенской флотилии. Они слишком слабы в части вооружения, радиуса действия и скорости. Также следует исключить строительство лодок типа I, ими слишком сложно управлять. Остается только тип VII, который явился, собственно говоря, усовершенствованным типом BIII. Подлодки типа BIII отлично проявили себя во время Первой мировой войны. Работами по развитию и совершенствованию конструкции занимались первоклассные инженеры: Шерер, занимавшийся корпусом, и Брёкинг, отвечавший за двигатели. Многочисленные испытания сразу же показали, что созданная ими субмарина получилась удивительно надежной, безопасной и простой в управлении.

Для своих размеров она имела максимально возможную боевую мощь. Имея водоизмещение всего 500 тонн (вашингтонский расчет), четыре носовых и одну кормовую торпедных трубы, лодка могла нести 12-14 торпед. Время погружения составляло всего 20 секунд, под водой лодка вела себя идеально, а на поверхности имела довольно высокую скорость хода – 16 узлов. Ее слабость заключалась в том, что она могла принять только 67 тонн топлива и имела небольшую дальность плавания – 6200 миль. Но, несмотря на очевидные недостатки, мне казалось, что именно этот тип ближе всего к нашим зачастую противоречивым требованиям. Я был уверен, что, если эти лодки сделать немного больше, может существенно увеличиться количество принимаемого на борт топлива, а значит,

возрастет и дальность плавания. Тогда они станут идеальными для наших целей. Однако наш механик Тедсен выдвинул другое предложение. Он подсчитал, что, грамотно распорядившись имеющимся пространством и добавив к водоизмещению всего 17 тонн (по вашингтонскому расчету), можно увеличить количество топлива до 108 тонн, при этом дальность плавания возрастет до 8700 миль. Так появился тип VIIB водоизмещением 517 тонн. (В январе 1939 года он снова был модифицирован и появился тип VIIC. См. приложение 1.)

А тем временем в 1936-м и 1937 годах совершенствовалась и групповая тактика (она же тактика «волчьих стай»). По своей сути она состояла из серии перемещений, выполненных тактическим формированием на поверхности воды, с целью обнаружить противника, установить контакт, а затем провести другие подлодки в совместную атаку, которая должна быть, насколько это возможно, скоординирована и производиться главным образом ночью и на поверхности. Для этого тактического взаимодействия быстроходные и легкие в управлении лодки типа VII были вполне пригодны. Поэтому летом 1937 года я направил военно-морскому командованию два предложения:

1. Поддержать идею Тедсена о небольшом увеличении размера подлодок типа VII, с целью увеличить количество принимаемого на борт топлива. Сконцентрироваться на постройке субмарин модифицированного типа VII в количестве 3/4 от суммарного тоннажа, указанного в англо-германском морском соглашении для подводных лодок.

2. Оставшуюся четверть отвести для субмарин водоизмещением около 740 тонн с дальностью плавания 12-13 тысяч миль, которые смогут выполнять дальние походы.

Однако у командования имелись другие идеи. Причем главным тактическим и эксплуатационным аргументом, на котором они основывались, была непоколебимая вера в то, что в будущей войне подводные лодки снова будут действовать в одиночку. Все мои предложения о внедрении групповой тактики были отвергнуты офицерами, занимавшими высокие должности в командовании и считавшими, что такая тактика потребует слишком частого нарушения радиомолчания, что, в свою очередь, позволит противнику быстро обнаружить подводные лодки. Я же придерживался мнения, что поддержание радиомолчания не является самоцелью и в случае наличия целесообразности вполне может быть нарушено, причем возможный ущерб от этого вполне может считаться приемлемым, когда использование радиосвязи позволит собрать подводные лодки вместе и достичь большого успеха.

Несмотря на все мои возражения, военно-морское командование пришло к выводу, что необходимо строить большие подводные лодки – подводные крейсера водоизмещением 2000 тонн с большой дальностью плавания, просторным складским помещением для торпед и, помимо этого, имеющие возможность участвовать в артиллерийской дуэли на поверхности моря. Именно такие крейсера должны стать приоритетным направлением в строительстве подводного флота.

Противоречивые взгляды на тактическое управление подводным флотом в войне и, как следствие, несовпадение мнений на строительную программу, преобладали в течение нескольких лет после 1935 года. В результате главнокомандующий, потерявший надежду достичь единства, решил отложить принятие решения относительно программы строительства подводных лодок. В результате этого подводный флот Германии перед войной пополнялся следующим образом:

1935 – 14 подводных лодок
1936 – 21 подводная лодка
1937 – 1 подводная лодка
1938 – 9 подводных лодок
1939 – 18 подводных лодок

В конце 1937-го, а также на протяжении 1938-го и 1939 годов расхождение взглядов между военно-морским командованием и командованием подводным флотом стало особенно очевидным. Я понял, что проводимая Гитлером политика, направленная на рост военной мощи Германии, непременно приведет, несмотря на наличие морского соглашения, к противостоянию с Великобританией. На мой взгляд, просто невозможно было поверить, что Британия, которая после событий 2 сентября 1870 года (дата победы немецкой армии при Седане во франко-прусской войне) неизменно противилась увеличению силы Германии, останется безразличной теперь. Я считал, что начало военных действий с Великобританией – это всего лишь вопрос времени, поэтому настаивал на всемерном ускорении выполнения программы строительства субмарин. Занимаясь тренировками в своей флотилии, я основывался (и это было вполне логично) на моих личных убеждениях, поэтому мы отрабатывали групповую тактику нападения на конвои в открытом море. Мой запрос, направленный в конце 1937 года, о выходе в Атлантику с плавбазой «Саар», группой 500-тонных подлодок, а также «U-25» и «U-26» – большими кораблями типа I – для проведения соответствующих учений был отвергнут. Мне объяснили, что немецкие политики не хотят усложнять положение во время Гражданской войны в Испании, выведя свои подводные лодки в

Атлантику.

Учения, проведенные в 1937 году силами только моих флотилий, доказали, что внедрение групповой тактики в открытом море невозможно без наличия штабного корабля, оборудованного необходимыми средствами связи. Когда же я обратился к командованию с просьбой о выделении такого корабля, мне снова отказали. Командование все еще не отказалось от убеждения, что в будущей войне подлодки будут действовать в одиночку. И только после личного вмешательства командующего я получил корабль «Эрвин Васснер», который и стал моим штабом.

Обострение политической ситуации в 1938 году послужило, по моему мнению, достаточным оправданием для направления следующего предложения военно-морскому командованию:

«Предлагаю разместить одну из имеющихся флотилий подводных лодок за границей. Расположенная там флотилия в мирное время будет оказывать сдерживающее политико-военное влияние, а после начала войны окажется в выгодном положении для нанесения точного удара по коммуникациям противника».

Для реализации этого предложения я составил следующий план:

1. Ввести 3-летний период обучения для подводников, при этом первый год посвятить индивидуальной подготовке, второй – групповому обучению и маневрам, а третий проводить на заграничной базе.

2. Подготовить два ремонтных судна для сопровождения субмарин и плавбаз за границу.

Зимой 1938/39 года я провел в Атлантике военные учения, имеющие целью окончательно прояснить все нерешенные вопросы применения групповой тактики. Мы хотели еще раз проанализировать, как организовать взаимодействие, какие действия должны выполняться до и после обнаружения вражеского конвоя, как собирать подводные лодки вместе для решающей атаки.

В результате было выявлено следующее:

1. Если, как я предполагал, противник организует движение своих торговых судов охраняемыми конвоями, нам потребуется по меньшей мере 300 подводных лодок, чтобы вести войну на судоходных линиях. При расчете этой цифры я исходил из того, что в любой данный момент 100 подлодок будут находиться в порту, еще 100 – в пути к театру военных действий или обратно и 100 участвовать непосредственно в операциях. Имея в своем распоряжении такое количество субмарин, я считал, что смогу добиться решающего успеха.

2. Полный контроль за подводными лодками, находящимися на театре военных действий, и управление совместными операциями с командного пункта на берегу вряд ли было осуществимо. Более того, я чувствовал, что такому командиру будет очень мешать незнание обстановки на месте действия – направления ветра, погодных условий, степени сопротивления противника. Поэтому я пришел к выводу, что широкомасштабная оперативная и тактическая организация подводных лодок в поисках конвоя, конечно, должна направляться с берега командующим офицером, но руководство конкретной операцией следует поручить другому командиру, который бы располагался в своей подводной лодке на некотором расстоянии от поля боя, по возможности оставаясь на поверхности моря.

По этой причине я настоял, чтобы определенное число строящихся подлодок было снабжено эффективными средствами связи – я предполагал использовать такие лодки в качестве командных пунктов.

3. Если количество подводных лодок, которое было в моем распоряжении, дополнить теми, что будут построены в обозримом будущем (с учетом установленных в судостроительной программе приоритетов и скорости постройки), становилось очевидно, что в случае войны мы в течение ряда лет не сможем нанести сколь бы то ни было ощутимых ударов по противнику, разве что несколько булавочных уколов.

Выводы, к которым я пришел в результате военных учений, были изложены в документе, переданном мной командующему флотом адмиралу Бему и главнокомандующему ВМФ. Первый меня безоговорочно поддержал.

Военные учения проводились исходя из моей твердой убежденности, что в случае начала войны, несмотря на наличие соглашения по подводному флоту, противник немедленно введет конвойную систему. В этом меня почти никто не поддерживал. Строгое соблюдение условий соглашения делало введение конвойной системы ненужным, поскольку в соответствии с ним подлодки были обязаны придерживаться положений призового права, даже если речь пойдет о торговых судах, имеющих вооружение, предназначенное для «целей самозащиты». Но я никак не мог себе представить, что торговые моряки противника будут действовать в строгом соответствии с пунктами соглашения, то есть будут вести себя, как мирные купцы, и позволят потопить свой корабль такому уязвимому противнику, как находящаяся на поверхности воды и на небольшом расстоянии подводная лодка. При этом они не пошлют в эфир информацию о ее присутствии и не произведут ни одного

выстрела для самозащиты. Да и формулировка «в целях самозащиты» представлялась мне довольно туманной. На какой стадии она вступает в силу? Когда субмарина собирается потопить судно в условиях, когда призовое право позволяет ей это сделать? Или же необходимость в самозащите возникает, как только подводная лодка замечена? На практике такие формулировки в соглашении бессмысленны.

Любопытно отметить, как в это же самое время к вопросам соблюдения соглашения по подводному флоту и возможности введения конвойной системы относились англичане. В 1937 году состоялось совещание представителей британского адмиралтейства и министерства авиации, на котором обсуждались вопросы защиты британского торгового судоходства в случае войны. Моряки считали, что угрозе со стороны как подводных лодок, так и авиации можно противостоять, если на самых ранних этапах ввести конвойную систему. Зато авиаторы опасались, что скопление большого числа торговых судов в одном месте явится прекрасной мишенью для атаки с воздуха, что приведет к большим потерям.

Представители адмиралтейства не сомневались, что военные корабли, которые будут сопровождать суда, сумеют защитить своих подопечных, все же у них имеются асдики, позволяющие обнаружить подводные лодки, и палубные орудия против авиации. Подобные разговоры вызывали лишь скептические ухмылки летчиков.

Однако в одном вопросе обе стороны придерживались единого мнения, и их заключение было 2 декабря 1937 года передано на рассмотрение комитета по обороне Британской империи. Оно гласило: вероятнее всего, в случае войны наше судоходство подвергнется неограниченным атакам как со стороны подводных лодок, так со стороны авиации противника. И будет введена конвойная система.

В «Руководстве по защите торгового судоходства», выпущенном в 1938 году, британское адмиралтейство поместило инструкции для торговых моряков, где было сказано, что об обнаружении любой немецкой подводной лодки следует немедленно докладывать по радио. Таким образом торговые корабли становились частью «системы оповещения военно-морской разведки» (Роскилл. Война на море. Т. 1. С. 103).

Эти инструкции противоречили смыслу соглашения по подводному флоту 1936 года, запрещавшего торговым судам участвовать в любых видах военной деятельности. Они наглядно доказали, что Великобритания не имеет намерения его выполнять.

На основании этого же руководства вскоре после начала войны на британских торговых кораблях было установлено палубное вооружение. Любые иллюзии, которые существовали относительно использования этого оружия, предназначенного «исключительно для самозащиты», рассеялись сразу же после начала войны. Во многих случаях моряки открывали огонь, едва завидев подводную лодку. Я расскажу об этом подробнее, когда речь пойдет о первых месяцах войны.

Однако один момент я бы хотел прояснить сразу же. В 1938 году в Великобритании появились инструкции, прямо противоречащие соглашению по подводному флоту. А в 1937 году англичанами было принято решение о введении конвойной системы в случае войны. Иными словами, Великобритания не считала для себя возможным строго придерживаться положений соглашения. Черчилль, в начале войны ставший первым морским лордом, в своих мемуарах писал:

«Первое совещание в адмиралтействе я провел ночью 4 сентября. Поскольку на нем рассматривались чрезвычайно важные вопросы, перед отходом ко сну я вкратце записал основные решения, чтобы с самого утра начать по ним работать:

5.IX.39. 1) На первой стадии, пока Япония сохраняет миролюбивое настроение, а Италия нейтралитет, хотя и неуверенный, основной удар придется на подходы к Великобритании со стороны Атлантики.

2) Необходимо вводить конвойную систему. Под этим термином понимается только противолодочный конвой. Все вопросы, связанные с рейдерами противника, в настоящем документе не рассматриваются (Черчилль У. Вторая мировая война. Т. 1. С. 333).

Таким образом, совершенно очевидно, что подготовка немецких подводников велась в правильном направлении. Я имею в виду операции против охраняемых конвоев. Мы правильно оценили ситуацию, и наше требование строить как можно больше подводных лодок было оправданным. Этот тезис подтверждается и в «Войне на море» Роскилла. Там сказано: «Перед войной Дёниц подсчитал, что, если мы организуем свое судоходство охраняемыми конвоями, ему потребуется около 300 подводных лодок, чтобы достичь решающего результата. Что ж, по крайней мере, у него не было никаких иллюзий по поводу конвойной системы» (Т. 1. С. 356).

5. РЕШАЮЩИЕ МЕСЯЦЫ 1939 ГОДА

1938 год, комитет по планированию. – Главная стратегическая цель. – Британский торговый флот. – План Z для нового флота. – Я не согласен с акцентом на надводные корабли. – Я требую больше подводных лодок. – Слабому флоту необходимо перевооружение. – Начало войны. – Решение строить больше подводных лодок. – Моя просьба о надзоре отклонена

В предыдущей главе я изложил свои взгляды на политическую и военную ситуацию, задачи, которые, по моему мнению, стояли перед подводным флотом, мои соображения о будущем строительстве подводных лодок и подготовке команд.

А планы военно-морского командования, о которых я, как человек подчиненный, в 1939 году был только поставлен в известность, были следующими.

В конце мая 1938 года Гитлер сказал главнокомандующему военно-морскими силами, что Великобританию также следует рассматривать как потенциального противника, но пока нет планов развязывания немедленного конфликта с ней. Осенью 1938 года главнокомандующий создал комитет по планированию, который должен был проанализировать задачи, возникающие перед флотом, с учетом нового потенциального противника, и дать рекомендации по их решению.

В своих изысканиях комитет определил уничтожение британского торгового флота в качестве главной стратегической задачи немецкого ВМФ. Для решения этой задачи комитет рекомендовал Гитлеру построить новый сбалансированный флот, обладающий большой ударной мощью. Этот флот должен быть разбит на боевые группы, перед которыми следует поставить двойственную задачу: проведение кампании против британского торгового судоходства в Атлантике и против охраняющих его военно-морских сил. Была разработана долгосрочная программа строительства такого флота, так называемый план Z. Он предусматривал за период до 1948 года постройку следующих кораблей:

1) 6 линейных кораблей водоизмещением 50 000 тонн каждый (в дополнение к «Бисмарку» и «Тирпитцу»);

2) 8 (позже 12) крейсеров на 20 000 тонн [1];

3) 4 авианосца по 20 000 тонн;

4) большое число легких крейсеров;

5) 233 подлодки.

В январе 1939 года Гитлер одобрил судостроительную программу и потребовал, чтобы она была выполнена за шесть лет.

По указанию главнокомандующего приоритет в строительстве был отдан линкорам и подводным лодкам. Подводные крейсера должны были построить к 1943 году.

Тем не менее основной упор в плане Z был сделан на надводный флот. Такое решение, по моему мнению, не отвечало требованиям сложившейся ситуации, я не был согласен с планом Z по следующим причинам:

1. На его выполнение уйдет не менее 6 лет, и все эти годы, которые, скорее всего, будут весьма напряженными в политическом отношении, флот не будет готов к войне с Великобританией.

2. Если мы начнем строить линкоры, крейсера и авианосцы в больших количествах, наши противники, вне всякого сомнения, сделают то же самое. В начавшейся гонке вооружений мы останемся далеко позади, поскольку с самого начала мы были очень далеко от 35%, позволенных нам морским соглашением.

3. В результате серьезной угрозы с воздуха, которая после Первой мировой войны значительно увеличилась, немецкие корабли, стоящие в портах и на верфях, будут постоянно подвергаться опасности воздушной атаки англичан, поскольку они находятся в пределах радиуса действия авиации наземного базирования. Спасения нам искать негде. Для подводных лодок можно построить бетонные укрытия. К сожалению, для линкоров и крейсеров нельзя сделать того же. А британский флот может перейти в северные порты, тем самым оказавшись вне радиуса действия нашей авиации.

4. План не уделяет достаточного внимания нашему географическому положению по отношению к Великобритании. Жизненно важные коммуникации этой страны, которые было необходимо атаковать, располагались к западу от Британских островов, на бескрайних просторах Атлантики. Чтобы хоть как-то влиять на ситуацию, нам было чрезвычайно важно суметь прорваться в эти районы и утвердиться там. А значит, военно-морские силы, которые мы создаем, должны иметь возможность решить эту задачу.

Положение Германии для развертывания своих сил в Атлантике благоприятным назвать никак нельзя. По отношению к морским путям Великобритании мы располагаемся в глухом тупике. По диагонали как раз перед нами, блокируя Северное море, располагается Великобритания. Южный маршрут в

Атлантику, пролегающий через Английский канал, во время войны недоступен. Другой выход из Северного моря проходит через узкие проливы между Шетландскими островами и Норвегией. На пути в Атлантику наши военно-морские силы с самого начала могут быть обнаружены противником и вовлечены в бой. Более того, как только появляется информация, что немецкие корабли вышли в море, они сразу же становятся мишенью для постоянных атак с воздуха и со стороны легких военных кораблей противника. Нападения возможны на всем пути следования до берегов Великобритании. В результате прогресса авиации для нас сложились еще более неблагоприятные условия, чем во время Первой мировой войны. Только при исключительно благоприятных обстоятельствах наши корабли могут рассчитывать незамеченными проскользнуть в Атлантику. К тому же ведение длительных операций в открытом море для наших военных кораблей связано с еще одной серьезной трудностью. В распоряжении противника имеются портовые и доковые мощности на западном побережье Британских островов, то есть, по сути, непосредственно в Атлантике. Поэтому им несложно устранить любую возникшую неисправность или повреждение. В то же время наш корабль, получив повреждение, вынужден отправиться в длинное и опасное путешествие обратно к своим берегам, причем еще неизвестно, сумеет ли он добраться до безопасных немецких берегов, поскольку снова будет постоянно подвергаться угрозе атаки с воздуха или с моря.

Стратегические недостатки нашего географического положения стали совершенно очевидны еще во время Первой мировой войны.

Согласно стратегическим оценкам 1914 года мы пришли к выводу, что задача немецкого военно-морского флота – вызвать на бой британский флот. Мы считали, что победа на море будет иметь такие значительные военные и политические последствия, что вполне может оказаться решающим фактором для утраты Великобританией позиции великой морской державы. Что же касается англичан, до тех пор пока немцы не предпринимали никаких действий ни против британских торговых путей через Атлантику, ни против долговременной блокады Германии, ведущейся из северной части Северного моря, у них не было никаких стратегических причин вступать в сражение на море. В дополнение ко всему как раз в то время, когда соотношение военно-морских сил еще давало нам некоторую надежду на победу, мы продемонстрировали слишком явную неохоту принять вызов. Позже, когда соотношение сил изменилось не в нашу пользу, стало очевидно, что для немецкого флота, запертого в

южной части Северного моря, больше не существует стратегической задачи, решение которой могло бы иметь решающее значение. Такая задача теперь перешла к подводному флоту, который мог атаковать британские коммуникации в Атлантике. Как метко заметил адмирал Шеер после Ютландской битвы, теперь немецкий флот открытого моря мог только одно – держать открытыми морские пути, через которые будут проходить подводные лодки, выполняющие свою великую миссию.

Для подводных лодок стратегические недостатки нашего географического положения по отношению к Англии были куда менее важны. Подводные лодки могли погрузиться под воду, а значит, имели возможность пройти мимо вражеских кораблей незамеченными и не прорываться с боем (по крайней мере, теоретически это было вполне осуществимо). А имея в дополнение к этому большую дальность плавания и возможность оставаться в открытом море дольше, чем надводные корабли, они могли на более длительный срок задерживаться в стратегически важных районах. Если же упомянуть о прочих характеристиках, делавших подводные лодки идеальным наступательным оружием, становится очевидно, что они и есть самое подходящее оружия для прямой атаки на британские пути подвоза, а следовательно, и для достижения наших главных стратегических целей. Достаточно вспомнить, чего стоили наши подлодки Великобритании во время Первой мировой войны.

Окончательно утвердившись во мнении, что Великобритания скоро станет нашим противником, я тщательно изучил и проанализировал уроки Первой мировой. Не приходилось сомневаться, что наиболее удобным орудием против нее станут наши подводные лодки. Используя групповую тактику, эффективность которой уже была доказана на учениях в мирное время, я очень надеялся справиться с конвойной системой, которая спасла Великобританию в прошлой войне. По этой причине я начиная с весны 1939 года постоянно подчеркивал необходимость строительства как можно большего числа подводных лодок, хотя мое требование и шло вразрез с планом Z. Как бы там ни было, 233 подлодки (включая подводные крейсера, основным оружием которых были палубные орудия и которые должны были иметь приоритет) – это было итоговое количество, предусмотренное в плане. Итоговых показателей планировалось достичь только к 1948 году, иными словами, военно-морское командование отклонило мои идеи по поводу программы строительства подводного флота, причем как в части типов кораблей, так и в части общего количества (напомню, я настаивал на необходимости наличия в эксплуатации 300 подлодок), а

также скорости их постройки.

В начале весны 1939 года я был не одинок в своем убеждении, что мы должны строить как можно больше субмарин.

Вскоре последовала оккупация Чехословакии и британские гарантии Польше. 26 апреля 1939 года Гитлер разорвал англо-германское морское соглашение. Аннулирование договора, подписанного совсем недавно – в 1935 году, – было исключительной политической мерой. Она показала, что Германия отказалась от политики, направленной на достижение соглашения с Великобританией. После этого в течение длительного времени не было и намека на улучшение англо-германских отношений.

Уже можно было не сомневаться, что мы больше не можем рассчитывать на сколь бы то ни было длительный мирный период, достаточный для выполнения судостроительной программы. Разрыв англо-германского морского соглашения показал, как высоко напряжение в отношениях между Англией и Германией. Ни один политический лидер не смог бы поручиться, что окажется в состоянии предотвратить взрыв и начало открытого противостояния. В этих условиях следовало всемерно форсировать выполнение программы перевооружения, основанной на быстрой постройке как можно большего числа подводных лодок. Теперь перед военно-морским флотом Германии встала именно такая задача. Многие военно-морские офицеры считали, что в судостроительной программе, параллельно с ускоренным строительством подводного флота, должна быть предусмотрена постройка легких надводных рейдеров, способных атаковать морские пути противника в Атлантике. Усилия, затраченные на их постройку, думали моряки, с лихвой окупятся результатами действий таких кораблей. Пожалуй, это действительно было возможно, хотя нельзя забывать, что этим легким рейдерам, чтобы достичь театра военных действий, тоже предстояло проделать опаснейший путь по Северному морю. Помимо кораблей, предназначенных для действий в Атлантике, нам, конечно, следовало строить и другие корабли – эсминцы, минные тральщики и т. д. Ведь именно им предстояло охранять территориальные воды Германии.

В июне 1939 года я доложил главнокомандующему о беспокойстве, которое испытывал я и другие офицеры по поводу возможности скорого начала войны с Великобританией. Я сказал, что хотя и являюсь всего лишь капитаном, но беру на себя смелость настаивать, чтобы мои взгляды были изложены Гитлеру. Я подчеркнул, что если начнется война с Великобританией, основная тяжесть морских сражений ляжет на подводные лодки, а

принимая во внимание их малочисленность, на море нам заранее обеспечено поражение. 22 июля 1939 года Редер передал ответ Гитлера офицерам-подводникам. Мы собрались в Свинемюнде на борту яхты «Грилле». Нас заверили, что войны с Великобританией не будет ни при каких обстоятельствах. А значит, офицерам подводного флота абсолютно не о чем тревожиться.

Следует отметить, что эффект этого недвусмысленного заявления, сделанного высшим лицом государства, человеком, ответственным за политику страны, был достаточно велик.

Нельзя сказать, что мы совершенно успокоились, однако занимавшая все наши мысли проблема войны с Великобританией после столь категоричного отрицания ее возможности все же отступила на второй план. Тем не менее я сказал своим офицерам: «В одном я совершенно уверен: если когда-нибудь война все-таки начнется, Великобритания будет в числе наших противников. Об этом, господа, мы должны помнить постоянно».

Я уже давно нуждался в отдыхе и 22 июля обратился к главнокомандующему с просьбой об отпуске, которая была удовлетворена. Правда, 15 августа меня отозвали – слушком уж обострилась политическая ситуация. Потребовалось мое присутствие для надзора за перемещением подлодок на боевые позиции, если появится приказ о всеобщей мобилизации. В этот критический момент, когда опасность неминуемой войны с Великобританией уже была очевидна всем, я почувствовал себя обязанным снова изложить главнокомандующему свои соображения о необходимости срочного расширения программы строительства подводных лодок. В один из дней в конце августа, когда главнокомандующий прибыл в Киль, я объяснил ему свою позицию и попросил во время полета в Свинемюнде, куда мы отправлялись вместе, прочитать проект служебной записки, который я для него подготовил. Главнокомандующий одобрил мой проект и предложил передать документ ему как можно быстрее. Я сделал это 28 августа, причем одновременно отправил копию другого документа, озаглавленного «Мысли о расширении подводного флота», главнокомандующему и адмиралу, командующему флотом. В нем было сказано:

«Принимая во внимание состояние напряженности между Германией и Великобританией и возможность войны между ними, считаю, что военно-морской флот Германии вообще и подводный флот в частности в настоящий момент не готовы выполнить задачи, которые будут поставлены перед ними в случае войны. Хотя все еще существует надежда, что войны удастся избежать, вряд ли следует рассчитывать на коренное улучшение отношений между Германией и Британией в течение ближайших лет, могут

наступить лишь периоды временного сближения и ослабления напряженности. Наиболее подходящее оружие, которое к тому же можно сравнительно быстро увеличить, это подводный флот. Поэтому немедленные усилия флота должны быть направлены на создание резервов для возможного конфликта с Великобританией – всемерное расширение подводного флота».

Относительно количества и типов подводных лодок я писал следующее:

«Согласно моим выводам, сделанным после учений 1938-1939 годов, нашим главным оружием для подводной войны в Атлантике является торпедонесущая субмарина. Из существующих типов для этой цели хорошо подходят типы VIIB и IX. В настоящее время не представляется возможности определить предельное количество подлодок, которое мы могли бы использовать, но очевидно следующее: для успешного ведения операций необходимо иметь не менее 100 подводных лодок в действии, иными словами, общее количество подлодок должно быть не менее 300. Что касается количества лодок каждого типа, по нашему мнению, оптимальным явилось бы соотношение 3:1 типов VIIB и IX».

Далее я упомянул о необходимости наличия нескольких специальных лодок и подвел итог:

«Все упомянутые выше силы потребуются в полном объеме, если мы окажемся в состоянии войны с Великобританией и при этом хотим иметь хотя бы минимальные шансы на успех».

Затем я отметил:

«С теми подводными лодками, которые уже существуют, с учетом перспективного пополнения флота в соответствии с имеющейся судостроительной программой, в обозримом будущем мы не сможем ни оказать сколь бы то ни было ощутимое давление на Великобританию, ни нанести решающий удар по ее торговым путям. Нам придется ограничиться серией мелких операций против торгового судоходства, которые будут восприниматься не более чем булавочные уколы».

Документ заканчивался следующими рекомендациями:

«Мы должны использовать все доступные средства, чтобы привести наш подводный флот в состояние, которое позволило бы ему выполнить свою великую миссию – нанести поражение Великобритании.

Для этого следует предпринять следующие шаги:

а) военно-морское командование должно изучить и представить свои соображения по следующим вопросам: какие работы, выполняемые сегодня, можно временно отложить ради расширения подводного флота? Какие судоверфи можно

освободить для постройки подводных лодок? Какие верфи могут расширить производственные мощности для увеличения объемов строительства? Как и в какой степени вспомогательные производства могут участвовать в постройке подводных лодок? Окончательное решение по всем указанным вопросам будет принято главнокомандующим;

б) необходимо составить новую программу строительства максимально возможного количества подводных лодок, в которой был бы сделан упор на типы VIIB и C, а также тип IX;

в) одновременно, пока перечисленные вопросы будут находиться в стадии решения, и не ожидая появления новой судостроительной программы, следует принять меры к удовлетворению дополнительных требований, возникающих из ускорения строительства подлодок. Я имею в виду плавбазы, суда для эвакуации и ремонта торпед, ремонтные суда, порты и базы, снабжение боеприпасами и топливом, береговые ремонтные мощности, средства связи для оперативных целей, подготовка опытного персонала всех уровней и т. д.

Эти проблемы могут быть решены, только если все остальные будут подчинены достижению великой цели. Однако существует одна административная предпосылка, призванная максимально облегчить и ускорить работы. Это установление единоначалия, наделенного широкими полномочиями и подчиняющегося непосредственно главнокомандующему. Так будет обеспечен единый контроль и управление всеми фазами процесса».

Адмирал Бем, командующий флотом, полностью поддержал мои предложения и завершил письмо, направленное им 3 сентября 1939 года главнокомандующему, следующими словами: «Наши усилия должны быть немедленно сосредоточены на достижении одной решающей цели, и мы обязаны без колебаний отложить выполнение любых других судостроительных программ».

Таково было положение дел в решающие месяцы 1939 года. Во всяком случае, именно так его видел я, старший офицер-подводник. Понятно, что мне было легче высказать свое мнение, чем находящемуся в Берлине главнокомандующему. Последний был больше подвержен влиянию Гитлера и его идей.

Мы, конечно, внимательно проанализировали вероятные шаги Великобритании, если, разорвав морское соглашение, Германия, как я настаивал, начнет строить большое количество подводных лодок. Многие утверждали, что подобные мероприятия невозможно сохранить в тайне, а значит, результат будет простой и очевидный: Великобритания примет меры к увеличению своих противолодочных сил.

Это, без сомнения, был весомый аргумент, даже если учесть, что небольшие подводные лодки могут строиться на разных заводах, разбросанных на большой территории, и их постройку лете засекретить, чем, скажем, сооружение крупных военных кораблей. Но в любом случае увеличение мощности противолодочных сил противника не сумеет поставить наш подводный флот на колени, и последующее развитие событий это доказало. А принимая во внимание тот удивительный факт, что, как я уже упоминал ранее, Великобритания свела все свои противолодочные мероприятия к защите от нападения погруженных субмарин, а также явно преувеличенную веру англичан в возможности асдиков и, как следствие, недооценку опасности со стороны немецкого подводного флота британским адмиралтейством, вопрос эффективности реакции англичан на нашу подводную экспансию, на мой взгляд, оставался открытым. Как бы там ни было, а соображение, что Великобритания увеличит мощь своих противолодочных сил, не могло являться для нас причиной отказа от строительства подводных лодок. Ведь было не менее очевидно, что постройка больших кораблей, предусмотренная планом Z, тоже вызовет ответные меры, и мы в любом случае будем вовлечены в гонку вооружений, в которой по многим причинам не станем лидерами.

По сей день выдвигаются гипотезы на тему: как подействовало бы расширение строительства подводных лодок, последовавшее сразу после разрыва морского соглашения, на наши политические отношения с Великобританией? Кое-кто придерживается мнения, что быстрое и очевидное увеличение германского подводного флота было бы воспринято Великобританией как более весомый повод к началу войны, чем медленное строительство «сбалансированного флота», одновременно полагая, что в августе 1939 года Гитлер попытался бы решить вопрос польского коридора путем переговоров, а не военной акции. Другие считали, что наличие сильного подводного флота добавило бы нам веса в переговорах с Великобританией.

Лично я полагал, что все эти гипотезы в большей или меньшей степени неверны. Решающим фактором, по моему убеждению, являлось то, что после разрыва морского соглашения мы были обязаны как можно быстрее подготовиться к неизбежной войне с Великобританией, независимо от того, как скоро она может начаться. А единственным способом достижения этой цели было максимально быстрое строительство подводного флота. Также я считаю необоснованным утверждение, что немецкие судостроительные заводы и немецкая промышленность не имели

возможности выполнить широкомасштабную программу строительства подводных лодок раньше 1943 года. Даже в самом разгаре войны военно-морской флот Германии потреблял всего 5% от производимой в стране стали, и так продолжалось вплоть до 1943 года. Кроме того, нельзя пренебрегать фактом, что подлодки можно строить не только на судостроительных заводах, имеющих прямой выход к морю. Заводы, расположенные на реках, также пригодны для этой работы. Этому вопросу я уделю больше внимания, когда буду рассказывать о постройке субмарин во время войны.

А пока вернусь к событиям августа 1939 года. Все шло совсем не так, как я предвидел. Надежда, выраженная в моей докладной записке от 28 августа (после отмены 25 августа атаки на Польшу), что войны не будет, оказалась иллюзорной. 1 сентября начался военный конфликт с Польшей. А 3 сентября Великобритания и Франция объявили нам войну. Наш флот больше всего напоминал туловище без конечностей. Подводный флот насчитывал 46 готовых к действию субмарин, что было удивительно высокой долей от общего количества подлодок в эксплуатации – 56. Однако из упомянутых 46 субмарин только 22 были пригодны для операций в Атлантике. Остальные 250-тонные подводные лодки из-за малой дальности плавания могли использоваться только в Северном море. Это означало, что единовременно в Атлантике может находиться не более 5-7 подводных лодок. Горькая правда заключается в том, что это число позднее еще более снизилось. Иногда в Атлантике находилось только две наши лодки.

Но и это было еще не все. Мне пришлось примириться с фактом, что и это жалкое количество будет постепенно уменьшаться, поскольку я не имел оснований ждать поступления новых подлодок вместо неизбежных потерь. Теперь нам предстояло дорого заплатить за период бездействия в части строительства новых субмарин и неправильное распределение тоннажа, выделенного нам англо-германским морским соглашением, которое мы произвели в 1938-1939 годах. В общем, в начале войны мы имели только 56 подводных лодок, принятых в эксплуатацию. Мы бы могли иметь на 16 единиц, способных выходить в Атлантику, больше, если бы руководствовались цифрой 45% от британского подводного тоннажа, что могли сделать по соглашению. В довершение ко всему нам предстояло смириться с фактом, что мы еще не достигли даже нижней границы допустимой мощи подводного флота. К ней мы приблизились только в феврале 1941 года, когда общее число действующих подлодок увеличилось до 22.

В истории известно немного случаев, когда страна, вступая в

войну, имеет какую-то часть своих вооруженных сил настолько слабую. Нам попросту нечего было противопоставить противнику. Булавочными уколами невозможно повлиять на великую империю и одну из главных в мире морских держав.

Если бы речь шла только о слабости нашего военно-морского флота, тогда войны в 1939 году следовало избегать любой ценой. Можно ли было, с ростом военно-морской мощи Германии, избегать войны в течение длительного времени, сказать не может никто. Лично я не верю в такую возможность. Если до 1914 года противник считал существование маленького немецкого государства неприемлемым, вряд ли можно было ожидать, что теперь он смирится с существованием великой Германской империи [2]. Поэтому, раз уж мы считали вооруженное противостояние между Германией и Великобританией неизбежным, было жизненно важно последовательно проводить логичную политику на укрепление военно-морских сил. Но наши правители не смогли верно оценить ситуацию.

Главнокомандующий ВМС радовал нас только торжественными предостережениями. Но он придерживался инструкций свыше, которые в конечном итоге и привели к самым трагичным моментам в военной истории.

Когда началась война, главнокомандующий немедленно отдал приказ отложить все работы по строительству больших кораблей, предусмотренные в плане Z, которые еще не начаты, и развернуть постройку субмарин в количестве и по типам, указанным мною в служебной записке по итогам учений 1938-1939 годов.

К тому времени уже никто не сомневался, что постройка максимально возможного числа субмарин является нашей насущной задачей, решению которой следует посвятить все наши силы и энергию. Было жизненно необходимо, чтобы это стало основным направлением судостроительной политики.

Я занимался подготовкой подводников начиная с 1935 года, но теперь, в тот самый момент, когда моим людям предстояло показать на практике, чего они стоят, почувствовал, что обязан их покинуть. Я знал, что обязан обратиться к главнокомандующему с просьбой поручить мне самое ответственное из всех существовавших в то время на флоте заданий – строительство новых субмарин. Решение мне далось нелегко. Я был предан телом и душой флоту и людям, пользовался их уважением и доверием. Когда на одном из совещаний в штабе руководитель организационного отдела фон Фридебург и руководитель оперативного отдела Годт предложили мне сделать этот шаг ради общих интересов, я ответил: «Нельзя лишать отряд командира как

раз в тот момент, когда он должен доказать, на что способен». Однако я понимал, что они были правы, и в конце концов неохотно согласился.

9 сентября 1939 года я внес в журнал боевых действий командования подводным флотом следующую запись:

«Я принял решение. Мой долг – заняться программой строительства подводных лодок в качестве ее генерального директора или на какой-нибудь другой должности в военно-морском командовании. В принципе, конечно, неправильно менять командира подразделения, который занимался обучением личного состава с самого начала, который знает возможности каждого офицера и членов команд и пользуется их доверием, накануне решающих событий. Если что-то пойдет не так, вполне могут возникнуть ситуации, когда понадобится именно он, самый опытный офицер флотилии, чтобы поддержать своих людей. Но с другой стороны, если мы в кратчайший срок не решим задачу создания многочисленного и мощного подводного флота, эффективность существующих подразделений может снизиться до такой степени, что даже присутствие командира не поможет.

По этой причине задача надзора за расширением подводного флота должна рассматриваться как одна из самых важных, а значит, есть смысл доверить ее самому опытному офицеру, который уже давно прошел период проб и ошибок и теперь точно знает, что делать».

Все это я изложил письменно и передал свое обращение в вышестоящие инстанции.

Однако 5 сентября начальник штаба ВМФ контр-адмирал Шнивинд сообщил, что главнокомандующий отказался санкционировать мой перевод, поскольку, по его мнению, офицера, командующего подводным флотом, нельзя разделять со своими боевыми силами. Он также передал решение главнокомандующего о том, что директорат, занимающийся постройкой подлодок, который как раз создается при военно-морском командовании, будет по всем практическим вопросам обращаться к командующему подводным флотом. Причем последний будет формулировать свои требования, а директорат будет обязан их выполнять.

На это я мог возразить лишь одно: по моему мнению, было невозможно осуществлять эффективный контроль и управление снизу. Действенный контроль может осуществляться только сверху, иными словами, из Берлина, где располагалось военно-морское командование.

Дальнейшие события полностью подтвердили мою правоту. Но они же ясно показали, что главнокомандующий тоже был

прав, отвергнув мое новое назначение. Мое присутствие на месте оказалось чрезвычайно важным хотя бы потому, что люди мне полностью доверяли. Авторитет командира, личный контакт и уверенность друг в друге на войне дорогого стоят.

Чем сложнее задачи, тем сильнее должно быть взаимное доверие. В свою очередь, чем сильнее решимость боевого подразделения и готовность людей к самопожертвованию, тем выше боевая мощь. Здесь одного только профессионализма недостаточно. Во время войны каждый боец ежеминутно рискует жизнью. А где взять силы, чтобы достойно принять вызов и, если потребуется, встретиться со смертью? Поэтому так важно поддерживать высокий моральный дух в войсках.

Подчинившись решению главнокомандующего, я остался на своем месте – командовать операциями подводного флота. А вопросы строительства подлодок сосредоточились в руках военно-морского командования.

Международный военный трибунал в Нюрнберге признал меня невиновным в планировании агрессивной войны. Так что даже в Нюрнберге я не был назван в числе ответственных за начало войны. Хотя, с другой стороны, вынесенный приговор (тюремное заключение) обосновывался (среди других оснований) тем, что «подводные лодки, которых в то время было очень немного, были полностью готовы к ведению военных действий».

И хотя еще ни один солдат ни одной национальности не был наказан за то, что в мирное время занимался обучением войск, в результате которого они подготовились к войне, – ведь это было его первейшей обязанностью по отношению к своей стране и правительству, – тем не менее на Нюрнбергском процессе прозвучала правда: немецкие подводные лодки, насколько это было в человеческих силах, были хорошо подготовлены к начавшейся войне. Их действия в первые месяцы войны – блестящее тому подтверждение.

6. ПОДВОДНАЯ ВОЙНА НАЧИНАЕТСЯ. СЕНТЯБРЬ 1939 ГОДА – МАРТ 1940 ГОДА

Что такое агрессивная война. – Нюрнберг, положения Лондонского соглашения по подводному флоту и призового права. – Противостояние начинается. – Атаки на суда, идущие независимо. – Ограничения действий подводных лодок против торговых и пассажирских судов, судов нейтральных стран и Франции. – Ликвидация всех ограничений. – Нападения на конвои. – Судоходство в Гибралтаре. – Управление подводными лодками. – Подлодки в роли минных заградителей. – Скапа-Флоу. – Оперативное значение подводных лодок

3 сентября 1939 года Великобритания объявила нам войну. Ровно в 13.30 на флоте был получен приказ военно-морского командования: «С настоящего момента начинайте военные действия против Великобритании». В тот же день командующий группой ВМС «Запад» адмирал Заальвахтер, командующий флотом адмирал Бем и я собрались на совещание. Встреча проходила в помещении радиостанции «Нойенде» недалеко от Вильгельмсхафена. Разговор получился тяжелый и безрадостный. Мы все хорошо знали, что значит находиться в состоянии войны с Великобританией, господство на море которой до сих пор никому не удавалось подвергнуть сомнению. Конечно, ей требовалось некоторое время, чтобы развернуться, но зато потом эффективность ее военно-морских сил неизменно оказывалась на самом высоком уровне. Адмирал Бем не стеснялся в выражениях, описывая тяжесть нашего положения.

4 сентября началась первая воздушная атака англичан на шлюзы Вильгельмсхафена и стоящие в гавани военные корабли. Самолеты противника летели низко и атаковали с большим мастерством, однако особых успехов не достигли. Мы наблюдали за атакой с плавбазы, стоящей в Вильгельмсхафене. Все офицеры не скрывали своей радости по поводу хорошей организации нашей противовоздушной обороны. Когда бомбежка закончилась, я изложил собравшимся свои взгляды на предстоящую войну: «К этой войне необходимо отнестись со всей серьезностью. Не стоит испытывать на ее счет напрасных иллюзий. Она вполне может

продлиться семь лет, и, возможно, все мы будем счастливы, когда начнутся переговоры о мире». Мои офицеры были удивлены столь проникновенной речью, но, как впоследствии выяснилось, запомнили ее надолго.

Должен признать, что подавляющее большинство офицеров военно-морского флота не имели обыкновения тешить себя иллюзиями, тем более по такому серьезному поводу. Лично я, будучи солдатом, считал, что обязан сделать все от меня зависящее, чтобы обеспечить нашу победу. Только такая реакция допустима для настоящего солдата. Любой, кто в подобной ситуации ожидает от вооруженных сил чего-то, кроме безусловного подчинения, подвергает сомнению основы военной службы и подвергает безопасности собственную страну.

В Нюрнбергском статуте 1945 года даже участие солдата в агрессивной войне стало считаться наказуемым деянием. В Нюрнберге этот новый юридический принцип даже получил обратную силу. Это значит, что он мог применяться по отношению к действиям, совершенным ранее, то есть в то время, когда подобные преступления не предусматривались ни национальными, ни международными законами. В качестве оправдания введения нового юридического принципа было сказано, что это шаг вперед, который все равно придется когда-нибудь сделать, лучше сделать это сразу же и начать его применять, чтобы показать пример, даже если для этого его придется применять к деяниям, совершенным в прошлом. Зато в будущем все будет хорошо.

Является ли война агрессивной или нет, вопрос сугубо политический. Политики любой и каждой страны должны будут найти доказательства агрессивности своего противника или же наличия угрозы для себя, вынуждающей к самозащите. Но даже в политической сфере будет достаточно сложно однозначно определить, кто есть настоящий агрессор. Но если участие солдата в агрессивной войне действительно будет рассматриваться международными законами в качестве наказуемого деяния, тогда каждому солдату в каждой стране должно предоставляться право в начале войны потребовать от правительства оправдания своим действиям, а также получения доступа ко всем политическим документам, повлиявшим на начало войны. Если в результате при определенных обстоятельствах этот солдат может подвергнуться наказанию, он, безусловно, должен иметь право решить для себя, в какой войне он участвует – агрессивной войне или нет. А до этого от него нельзя требовать подчинения приказам и участия в сражениях.

Простые логические выводы демонстрируют невозможность

применения уголовных законов, закрепленных в Нюрнбергском статуте. Поэтому народы всего мира с тех самых пор всячески стараются его избегать. О нем не вспоминали ни во время корейской войны, ни после франко-британских военных операций в зоне Суэцкого канала. Даже наоборот, во время суэцкого конфликта один британский солдат, отказавшийся подчиниться приказу, предстал перед трибуналом и был наказан – вопиющее неуважение к Нюрнбергскому статуту!

В конце Второй мировой войны державы-победительницы воздержались от применения этого закона, который, имей он обратную силу, потребовал бы сурового наказания многих миллионов немецких солдат. Однако они сделали исключение для автора этой книги, потому что «он был не просто армейским или дивизионным командиром», а «основные потери, понесенные на море, были вызваны действиями именно подводных лодок».

Я привел кажущиеся абсурдными нюрнбергские юридические принципы и юридические «находки» лишь для того, чтобы подчеркнуть следующее. Любой военнослужащий, получающий от своего правительства приказ: «Объявлена война, теперь ты должен сражаться!» – обязан этот приказ выполнить. Ведь именно государство управляет своими вооруженными силами. Каждый солдат, не выполнивший приказа, автоматически становится виновным. Поэтому вполне закономерно наличие в уголовных кодексах разных стран статей, наказывающих за невыполнение приказа военнослужащими, причем во время войны наказание должно быть еще более суровым.

Однако это означает, что не существует никакой моральной основы для нюрнбергских решений, наказывавших солдат за деяния, которые в момент их совершения не являлись наказуемыми. Более того, если бы солдаты не произвели действия, за которые впоследствии были наказаны в Нюрнберге, они по законам войны также понесли бы наказание, возможно, еще более суровое.

Как бы там ни было, в начале военного конфликта у меня не было других мыслей и желаний, кроме стремления как можно лучше выполнить мой долг. Я думал только о том, чтобы с максимальной эффективностью решить поставленные передо мной задачи, причем теми скудными силами, которые находились в моем распоряжении.

Я подчинялся военно-морскому командованию, которое давало мне инструкции, касающиеся общих вопросов ведения военных действий. В начале войны, когда мои подлодки еще действовали в Северном море, офицер, командовавший группой ВМС «Запад», подчинявшийся военно-морскому командованию и

отвечавший за операции в Северном море, также имел право отдавать мне приказы, касающиеся действий подводных лодок.

Что касается противника, предполагалось, что в самом начале войны в течение некоторого времени торговые суда будут следовать независимо. Дело в том, что введение конвойной системы – процесс длительный и должен выполняться поэтапно. Суда же нейтральных стран будут определенно идти независимо. Следовало ожидать, что англичане организуют наблюдение за немецкими подлодками в Северном море и в районе западнее Британских островов, причем со временем постараются расширить район наблюдения как можно дальше на запад. С выполнением такой задачи лучше всего могла справиться авиация. Мы не ожидали многого от патрулирования легких военных кораблей – вероятнее всего, оно могло быть организовано только в районе портов и в прибрежных водах, где судоходство наиболее напряженное. Конвои, когда они пойдут, будут охраняться линейными кораблями, эсминцами, вооруженными траулерами, фрегатами и т. д., а в прибрежных водах еще и авиацией.

Подводным лодкам предстояло вести войну в соответствии с положениями призового права. Они были теми же, что содержались в Лондонском соглашении по подводному флоту 1936 года. Иными словами, подводная лодка должна была вести себя, как надводный корабль. Независимо оттого, имеет торговое судно вооружение или нет, прежде чем остановить его и подвергнуть досмотру, субмарине предстояло всплыть. Если по условиям призового права исходя из национальности судна и перевозимого им груза подлодка могла его потопить, прежде всего ей надлежало обеспечить безопасность команды, причем в открытом море спасательные шлюпки не считались достаточным для этого средством.

По закону подводные лодки освобождались от обязанности предварительного досмотра в следующих случаях:

1) если торговые суда следовали под охраной военных кораблей или авиации противника. «Тот, кто принимает вооруженную помощь одной стороны, может ожидать применения оружия другой стороной»;

2) если торговые суда принимают участие в сражении или не подчиняются требованию остановки для досмотра;

3) если есть основания считать транспорты принадлежащими вооруженным силам.

Оперативные приказы, полученные командирами подлодок в начале войны, были составлены в строгом соответствии с упомянутыми выше принципами. Наша задача заключалась в

организации максимально эффективного использования тех немногих подводных лодок, которые были в нашем распоряжении, не забывая о положениях призового права и о наиболее вероятном расположении сил противника. Ее можно было решить, во-первых, атакуя суда, следующие независимо.

Для этой цели подлодкам были выделены оперативные зоны к западу от Ирландии и Великобритании. Поскольку операции против этих судов должны были выполняться тоже в соответствии с действующими законами, оперативные зоны располагались на некотором удалении от побережья в западном направлении, чтобы к тому же максимально обезопасить подлодки от обнаружения патрульной авиацией берегового базирования.

Немецкие подлодки также действовали в Северном море, где ходили в основном суда нейтральных стран. Нейтральные суда шли из Скандинавии или из Бергена через Северное море к восточному побережью Великобритании.

В ходе операций мы обнаружили, что противник приложил максимум усилий, чтобы сделать действия наших лодок в соответствии с призовым правом невозможными. В первую очередь следует упомянуть следующие мероприятия:

1. Противник организовал воздушную разведку на обширной территории, простирающейся в западном направлении в Атлантику далеко за пределы прибрежных вод. Адмиралтейство поставило там авианосцы, чтобы обезопасить район от немецких подводных лодок с помощью воздушного патрулирования. Постоянная угроза воздушной атаки в открытом море поставила подводные лодки, ведущие операции против торгового судоходства, в крайне невыгодное положение. 17 сентября 1939 года с подводной лодки «U-39» командира Глаттеса заметили авианосец «Арк Ройял», патрулировавший свой район, и атаковали его. Было выпущено три торпеды, но все взорвались преждевременно – близко к кораблю, но не под ним, как должны были, ликвидировав тем самым все шансы на успех. Более того, по расположению фонтанов воды, поднятых взорвавшимися торпедами, охраняющие авианосец эсминцы обнаружили подлодку и уничтожили ее. Команда была спасена.

19 сентября подлодка «U-29» командира Шугара атаковала авианосец «Смелый». На этот раз нам повезло больше. Торпеды взорвались в нужном месте, и авианосец затонул.

После этих случаев британское адмиралтейство решило, что патрулирование этих вод авианосцами является слишком рискованным мероприятием, и вывело эти корабли с Атлантики, чем несколько облегчило наше положение.

2. Очень скоро командиры подводных лодок начали сообщать

о том, что моряки торговых судов выходят в эфир, как только заметят подводную лодку. Они передают сигнал SSS и свои координаты. После этого на сцене обычно появляются британский военный корабль или самолет и вынуждают подводную лодку погрузиться, тем самым прекращая ее вполне законные действия по отношению к торговому судну. Идентичность сигналов (все суда передавали SSS вместо SOS) не оставила у нас сомнений в том, что это делалось по указанию адмиралтейства, включившего таким образом свои торговые суда в разведывательную сеть. Это противоречило положениям Лондонского соглашения по торговому флоту, запрещавшим торговым морякам каким бы то ни было способом участвовать в военных операциях. Несколько позже к нам попала копия инструкций адмиралтейства, выпущенных в 1938 году, подтвердившая наши догадки.

3. 6 сентября 1939 года подводная лодка «U-38» впервые была обстреляна с торгового судна. А двумя неделями позже британское министерство информации официально заявило о том, что одно из торговых судов вступило в бой и заставило немецкую подводную лодку уйти. Заявление было составлено в таких выражениях, что не приходилось сомневаться: все должны следовать этому примеру мужественных британских моряков. 27 сентября Уинстон Черчилль, первый лорд адмиралтейства, объявил об установке палубных орудий на все британские торговые суда. Эта мера была названа им вынужденной из-за участившихся случаев нападения немецких подводных лодок. Таким образом, было официально подтверждено, что отдельные обнаруженные нами случаи наличия на британских торговых судах орудий на самом деле были первыми ласточками в начавшемся процессе всеобщего вооружения британского торгового флота. В радиопередаче 1 октября 1939 года лорды адмиралтейства призвали всех британских торговых моряков таранить немецкие субмарины.

Вскоре после этого мы узнали, что нейтралы пошли по тому же пути.

С подводной лодки «U-3», находящейся в Северном море, сообщили: «Шведское судно «Ган» остановлено ночью при ярком лунном свете. Капитан поднялся на борт. Документы неудовлетворительны. Обнаружено 36 тонн взрывчатки, согласно бумагам принадлежащих бельгийскому военному министерству. Пароход находился на курсе 280 в 15 милях к югу от Нейса. Пока призовая партия выполняла свои обязанности, пароход неожиданно на полной скорости пошел на таран. Только благодаря умелым действиям командира подлодки от столкновения удалось уклониться. Пароход потоплен».

4. Как правило, торговые суда, так же как все военные корабли, шли без огней. Ночью, когда с подлодки замечали расплывчатый темный силуэт, было почти невозможно определить, что это – вспомогательный крейсер или же мирный купец. Чтобы разглядеть детали, лодке приходилось подходить на опасно близкое расстояние. Если после этого с лодки подавался световой сигнал остановиться или использовались прожектора, слепящий свет снижал ее собственную боеготовность и к тому же демаскировал ее местонахождение, которое становилось известно любому находящемуся поблизости кораблю. А если неподалеку оказывался военный корабль и «судно-ловушка», у подлодки появлялись все шансы быть немедленно уничтоженной.

Ко всем перечисленным препятствиям, созданным противником, не дававшим нам вести войну против торгового судоходства согласно международным законам, добавилось еще одно, на этот раз созданное нами. Оно появилось из-за прискорбного случая, происшедшего сразу же после объявления войны. 4 сентября 1939 года подлодка «U-30» потопила британский лайнер «Атения». Судно шло без огней, необычным курсом и на зигзаге. Из этого командир подводной лодки сделал вывод, что оно является вспомогательным крейсером, и потопил лайнер. В тот же вечер все подлодки получили следующий приказ: «В соответствии с приказом фюрера до дальнейших распоряжений не предпринимать враждебных действий против пассажирских судов, даже если они следуют с эскортом».

Этим приказом пассажирские суда были выделены в отдельную категорию, поскольку по международным законам, если пассажирский лайнер следует под эскортом, его вполне можно потопить.

Кроме того, появились приказы, предписывающие командам подлодок обеспечить особое отношение к французским судам. 3 сентября на все подлодки был отправлен приказ следующего содержания: «С 17.00 сегодня Франция находится в состоянии войны с Германией. Не предпринимать никаких действий, кроме оборонительных. Сказанное относится как к военным, так и к торговым судам».

6 сентября было получено дополнение: «Ситуация с Францией пока не прояснилась. Наши действия, включая направленные против торгового судоходства, должны ограничиваться только самообороной. Суда, идентифицированные как французские, не останавливать. Избегать любых столкновений с ними».

Это означало, что к французским судам следовало относиться даже лучше, чем к судам нейтральных стран, поскольку

последние можно было останавливать, досматривать, а при обнаружении запрещенных грузов захватывать или топить. Теперь, прежде чем остановить судно, командир подлодки должен был удостовериться, что оно не французское. Это было достаточно трудно, часто невозможно, а уж ночью и вовсе немыслимо.

Все эти приказы сильно ограничивали возможности подводников, предъявляли чрезвычайно высокие требования к наблюдательности и общему уровню подготовки офицерского состава, отягощали их грузом ответственности. Зачастую они увеличивали опасности, которым подвергалась подлодка. Необходимость точной идентификации вынуждала значительно чаще, чем хотелось бы, идти днем с поднятым перископом, что вполне могло привести к обнаружению подлодки. Ночью по этой же причине лодка должна была подойти к неопознанному судну на расстояние опасной близости и часто откладывать атаку, несмотря на возможность неожиданных изменений ситуации, что могло потребовать немедленных действий.

Упомянутые выше приказы исходили лично от Гитлера. Он стремился предоставить право начала военных действий противнику и все еще надеялся избежать масштабной войны, в особенности с Францией, несмотря на формальное объявление последней войны Германии. И только в конце сентября, когда надежд на благоприятное развитие событий уже не осталось, были отменены все ограничения на операции против французских судов.

Немецкое военно-морское командование реагировало очень осторожно на описанные мною выше меры, принятые Великобританией и шедшие вразрез с Лондонским соглашением по подводному флоту. Медленно и поэтапно отменялись ограничения на действия подводных лодок. Последовала целая серия приказов. Вначале было разрешено открывать огонь по судам, использовавшим радиосвязь, идущим без огней и имеющим палубное вооружение. А после выдачи британским адмиралтейством своим судам инструкций таранить немецкие подводные лодки уже было дано разрешение атаковать все суда, идентифицированные как враждебные, и были названы морские районы, которые будут считаться зонами боевых действий. Последние на первых порах были довольно ограниченными, но с 17 августа 1940 года все моря вокруг Британских островов стали считаться зоной боевых действий, в которой можно атаковать без предварительного предупреждения.

Значит, на мой взгляд, можно считать установленным фактом, что с начала военной кампании немецкое военно-

морское командование неукоснительно придерживалось международных законов, содержавшихся в Лондонском соглашении по подводному флоту. И только постепенно, в ответ на нарушения, допущенные противником, мы начали отклоняться в сторону и в конце концов достигли стадии, что было неизбежно, когда Лондонское соглашение было забыто.

Все приказы и распоряжения, касающиеся операций подводных лодок в войне против торгового судоходства, были, ввиду своей политической значимости, предметом совместных консультаций военно-морского командования, министерства иностранных дел и правительства. Они явились результатом политических реалий, в отличие от соответствующих инструкций, даваемых своим подводникам англичанами и американцами. Например, в начале 1940 года Черчилль приказал британским субмаринам, действующим в проливе Скагеррак, в течение дня атаковать немецкие суда, а ночью – все суда без предупреждения. Этот приказ был гораздо более откровенным, чем все немецкие, поскольку означал, что в этих водах все суда нейтральных стран, причем следующие с полными огнями, также будут потоплены британскими субмаринами [3].

Таким же образом после начала войны с Японией 7 декабря 1941 года Соединенные Штаты сразу же объявили весь Тихий океан театром военных действий и начали вести там неограниченную подводную войну. При этом американцев не слишком беспокоили ни политические, ни какие бы то ни было другие соображения.

На Нюрнбергском процессе главнокомандующий американскими военно-морскими силами на Тихом океане адмирал Нимиц был вполне честен. Выступая 11 мая 1946 года в качестве свидетеля, он заявил: «В интересах борьбы с Японией Тихий океан был провозглашен зоной боевых действий. 7 декабря 1941 года начальник штаба ВМФ объявил о начале неограниченной подводной войны против японцев».

Являясь офицером, командующим боевым подразделением, я регулярно получал приказы командования ВМС, разъясняющие мне, как должна вестись подводная война с точки зрения политики. Ставшее результатом этого процесса поэтапное освобождение от обязательств, предусмотренных Лондонским соглашением по подводному флоту, полностью совпадало с моими собственными желаниями и предложениями. Я более, чем кто-либо, стремился избавиться от этих обязательств, поскольку несоблюдение их противником подвергало дополнительной опасности мои подводные лодки.

Тем не менее независимо от моих личных взглядов на этот

вопрос я, как человек военный, был обязан подчиняться приказам командования. И все же на Нюрнбергском процессе первичная ответственность за методы, которыми, согласно приказам, велась подводная война, была возложена именно на командование подводного флота.

Принимая во внимание инструкции, полученные британскими торговыми судами еще до начала войны и лишавшие их статуса торговых, а также инструкции по ведению операций подводных лодок во время войны, изданные англичанами и американцами, международный военный трибунал отверг предъявленные мне обвинения, вытекающие из способа ведения Германией подводных операций.

В период с 3 сентября 1939 года до 28 февраля 1940 года немецкий подводный флот, действуя в соответствии с положениями призового права и на основе периодически издаваемых вспомогательных приказов, потопил 199 судов общим брутто-регистровым тоннажем 701 985 тонн (Роскилл, Т. 1. С. 615).

Во-вторых, задачу максимально эффективного использования подводных лодок в начале войны можно было решить путем неограниченных атак на конвои торговых судов.

Именно здесь, если судить по итогам учений, проведенных в мирное время, нас должен был ждать главный успех. Поэтому в первые месяцы войны я делал постоянные попытки сформировать группы подлодок, которые могли бы нападать на конвои, используя отработанную нами ранее тактику. В качестве меры предосторожности, когда в августе 1939 года подлодки вышли в Атлантику, я отправил в море также командиров 2-й и 6-й флотилий, которые должны были руководить на месте тактикой «волчьих стай», если, конечно, появится шанс ее применить.

На практике все сложилось не так, как я ожидал. В первой половине октября мы ожидали приема в эксплуатацию девяти новых субмарин. Наконец-то, думал я, мы получим шанс, о котором мечтали с начала войны.

1 октября 1939 года я записал в журнале командования подводным флотом:

«Отличительной чертой нашего сегодняшнего положения является нехватка подводных лодок. Учитывая ведение противником конвойной системы, я не считаю правильным распылять лодки на большом пространстве. Наша цель – обнаружить конвой и уничтожить его посредством атаки группы подводных лодок. Но обнаружить конвой в открытом море весьма непросто. Поэтому наши операции должны проводиться в тех районах, где сходятся и пересекаются морские торговые пути

противника, а именно – юго-западнее Англии и вблизи Гибралтара.

Английское побережье располагается достаточно близко – это преимущество. Однако в прибрежных районах система разведки и патрулирования налажена очень хорошо, для этого существует большое число наземных баз. Да и в это время года ожидается неблагоприятная погода. Гибралтар далеко – это очевидный недостаток. Между тем по дороге туда мы будем пересекать многочисленные торговые пути, поэтому сможем начать действовать и добиться успеха, еще не добравшись до цели. Неоспоримое преимущество Гибралтара заключается в том, что через него проходит очень много торговых путей. Да и погодные условия здесь обычно лучше, чем в северных водах. Что же касается разведки, которая может вестись только непосредственно из Гибралтара и из Касабланки, судя по имеющейся у нас обрывочной информации, она в основном сосредоточена на самом проливе.

Я решил действовать против торгового судоходства в Гибралтаре.

Способ действий. Чем большей концентрации сил и внезапности мы сумеем добиться, тем полнее будет успех. Подготовка к выходу в море у всех занимает разное время. Поэтому субмарины выйдут в море не одновременно и направятся в район, расположенный к юго-западу от Ирландии – именно там находится наш самый выгодный театр военных действий. Прибыв на место, субмарины будут ожидать приказа командования подводного флота, который поступит, когда сложится благоприятная обстановка. Командиром атлантической группы будет капитан-лейтенант Хартман, он и будет руководить действиями против конвоев, если появится такая возможность. Если, по его мнению, достичь успеха в Гибралтаре не удастся, он сможет проследовать в другой район, расположенный вдоль испано-португальского побережья. Новую позицию он выберет по собственному усмотрению, исходя из возможности нападения на вражеские конвои, следующие на северо-запад или обратно».

Однако моим надеждам не суждено было претвориться в жизнь. Из девяти ожидаемых подлодок готовыми оказались только три, остальные шесть по разным причинам не были достроены. 17 октября эти три лодки совместно атаковали конвой, в результате чего потопили три и повредили четыре судна. Затем одна лодка вышла из боя, поскольку на ней кончились торпеды. Оставшиеся две не сумели удержать контакт с конвоем, имевшим сильное воздушное прикрытие.

Нечто подобное произошло и во второй половине октября,

затем в начале ноября. Каждый раз число подводных лодок оказывалось недостаточным, чтобы обнаружить конвой в открытом море и произвести на него совместную атаку. По моему мнению, события ясно доказывали, что мы имеем слишком мало субмарин и поэтому не можем должным образом сосредоточить свои силы. Тогда я принял решение каждую новую лодку отправлять в Атлантику поодиночке – все равно ничего другого нельзя было придумать. Только летом 1940 года мы смогли снова вернуться к тактике «волчьих стай». И сразу же достигли значительного успеха. В октябре 1940 года, к примеру, было потоплено 38 судов из трех разных конвоев, причем в течение всего лишь двух дней.

Между тем успехи, достигнутые подводными лодками, действовавшими против конвоев к западу от Гибралтара в октябре 1939 года, причем крайне малыми силами, наглядно показали, что субмарины можно с успехом использовать против конвоев. Во время этих первых операций был выявлен еще один важный момент, а именно: тактическое руководство атакой далеко не всегда может осуществляться командиром, находящимся в одной из подлодок в море, да это и не нужно. Чтобы все время оставаться на поверхности и руководить атакой на конвой, командиру группы приходится держаться достаточно далеко от него, чтобы не оказаться в пределах досягаемости авиации прикрытия. Но при этом офицер не видит конвой, не может наблюдать за развитием событий, то есть не имеет информации для принятия решений. Если же он приближается к цели, то должен соблюдать общие для всех меры предосторожности. И еще одно: при такой острой нехватке субмарин мы не могли себе позволить выделять одну из них специально для командных целей, если это не является решающим условием достижения успеха. Между прочим, опытных офицеров-подводников у нас тоже было немного, и каждый был необходим на базе, чтобы готовить новые лодки и команды к выходу в море.

Приняв решение о ненужности тактического командования в море, мы пришли к выводу, что я сам вполне могу руководить всей операцией против конвоя из штаба на берегу. Мои первоочередные функции заключались в следующем: передать на подлодки, находящиеся в море, всю информацию о противнике, которую я получал из разных разведывательных источников, исправлять или уточнять любую неверную или неточную информацию, посланную с подлодок, отдавать приказы отдельным лодкам или группам, координировать действия по поддержанию контакта с целью, принимать решение, если

контакт с противником потерян. Таким образом, мое управление продолжалось до того момента, когда начиналась атака. В процессе атаки каждый командир действовал независимо, и от инициативности, упорства и решительности каждого зависел успех операции, к которой я их вел. Бремя сражения лежало на командирах и командах подлодок, им же доставались лавры победителей.

Мое понимание ситуации и способность чувствовать, как обстоят дела в далекой Атлантике, оказались даже большими, чем я надеялся. После каждой операции я имел длительные беседы с каждым капитаном, который докладывал мне о походе лично и максимально подробно. Эти доклады, а также специальная информация, сообщаемая командирами штабным работникам, так же как и записи в корабельных журналах, помогали создать полную и достоверную картину происходивших в море событий. Во время операции против конвоя сводки погоды и радиосообщения от участвующих в атаке подлодок позволяли командованию на берегу иметь полное представление о диспозиции противника и о последовательности развития событий. Если, как иногда случалась, картина происходящего казалась мне недостаточно полной, я всегда запрашивал по радио дополнительную информацию и, как правило, в течение получаса получал ответ. Если же ситуация требовала от меня принятия решения, для которого требовалось точное знание конкретных обстоятельств, я обычно лично разговаривал (используя шифр) с одним из командиров, которого предварительно уведомлял по радио о точном времени вызова. Так я получал всю недостающую информацию. Однако процедура такой «личной» беседы была весьма сложна, поэтому я прибегал к ней лишь в редких случаях.

Мы всегда заботились о том, чтобы оперативные работники штаба, руководившие операциями против конвоев противника, были подводниками, имевшими боевой опыт и лично принимавшими участие в нападениях на конвои. Ёрн и Хеслер, а также Шнее, длительное время работавшие в штабе командования подводного флота, были весьма квалифицированными специалистами в этом отношении. А в лице начальника штаба Годта мы имели воистину бесценного помощника, всегда спокойно и безошибочно оценивавшего любую ситуацию.

Таким образом, мы делали все, что было в человеческих силах, чтобы обеспечить единство мыслей и действий командиров подлодок в море и штабных офицеров на берегу.

Решению наших задач в немалой степени способствовала установка мин с подводных лодок.

В начале войны из-за ограничений, наложенных на действия

наших субмарин, а также из-за их малочисленности я не считал, что наши шансы достичь успеха в войне против торгового судоходства высоки. Тем не менее я стремился, насколько это представлялось возможным, нанести ущерб противнику в его собственных территориальных водах, то есть в пределах трехмильной зоны, а также вблизи портов и пунктов зарождения грузопотоков. Для этой цели подходили два типа донных мин: TMB, содержащие 800-1000 фунтов взрывчатых веществ и используемые на глубине 12-15 саженей, а с начала 1940 года и TMC, содержащие 2000 фунтов взрывчатки и устанавливаемые на глубине до 20 саженей. Эти мины детонировали при воздействии магнитного поля судна, проходящего над ним. Они были высокоэффективны и являлись выдающимся достижением штата инспекторов по минам и обороне гаваней под руководством вице-адмирала Ротера.

Установка мин в территориальных водах без предварительного уведомления допускается международным законодательством. А операции в непосредственной близости от портов также увеличивают шансы торпедных атак на военные корабли противника.

Использование подводных лодок для создания минных заграждений на подходах к портам и пунктам зарождения или схождения грузопотоков, то есть на мелководье, в условиях сильных приливно-отливных течений, а также в непосредственной близости от вражеских патрульных кораблей требовало от подводников немалого мужества и большого опыта. Как выяснилось, этих качеств у них было в избытке.

На первом этапе идея возможности действовать, можно сказать, в «пасти тигра» показалась чрезвычайно опасным предприятием, если не сказать большего – авантюрой. Оперативные приказы по этому вопросу, составленные мною еще в мирное время как часть мобилизационного плана, большинство командиров считали чрезвычайно сложными для выполнения, а многие и вообще невозможными. В действительности все мои предложения оказались вполне реальными. Да и в первые месяцы войны оборонительные мероприятия противника еще не были завершены.

Мы провели 34 операции по установке мин в территориальных водах противника. За исключением двух случаев (один произошел в реке Клайд, другой – на подходах к Дувру, когда две лодки «U-16» и «U-33» были потеряны), все участвовавшие в них субмарины благополучно вернулись на базы. Люди искренне гордились своей удачей.

Минные операции в Северном море выполнялись 250-

тонными субмаринами, которые благодаря своим небольшим размерам идеально подходили для этой цели.

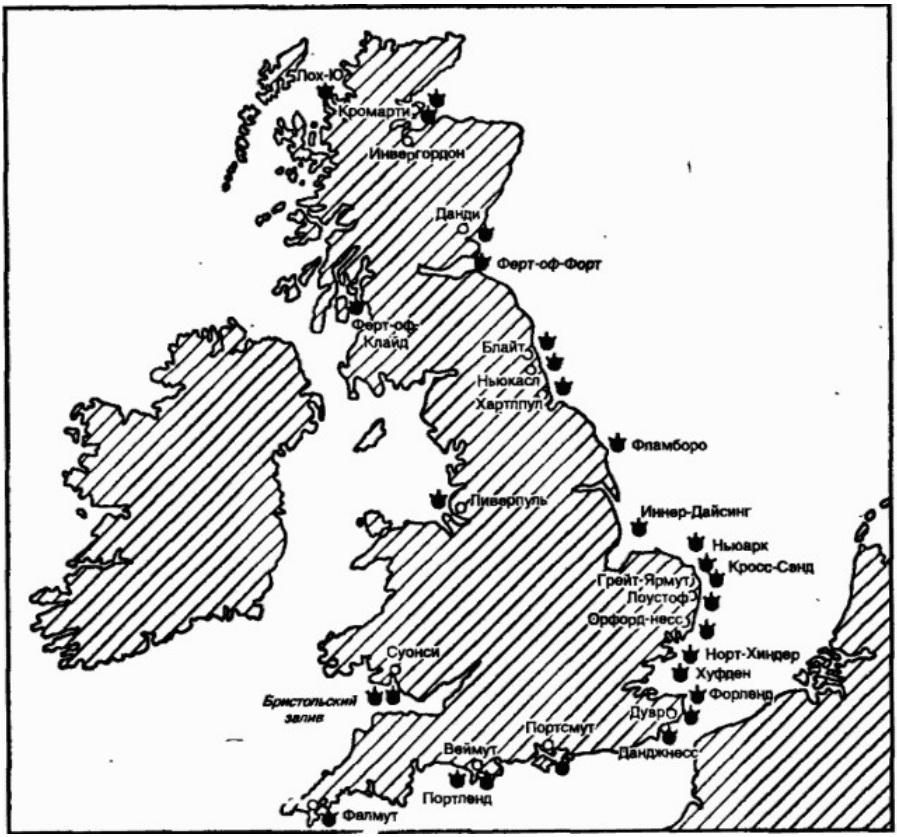
До 1 марта 1940 года мины были установлены в следующих районах:

западное побережье Британии: Лох-Ю, Клайд, Ливерпуль, Суонси, Бристольский залив:

побережье Английского канала: Фалмут, Портленд, Вей-мут, Портсмут, Дувр;

восточное побережье: Инвергордон, Данди, Ферт-оф-Форт, Блайт, Ньюкасл, Хартлпул, Иннер-Дайсинг, Ньюарк, Кросс-Сэнд, Лоустоф, Орфорд-несс, Данджнесс, Кромарти, Грейт-Ярмут, Хуфден (немецкое название нижней части Северного моря, южнее линии Гелдер-Норфолк), Форленд, Норт-Хиндер, Фламборо (см. карту 1).

Судя по сообщениям, появившимся сразу после установки минных полей, у нас создалось впечатление, что успех достигнут весьма внушительный. К примеру, адмиралтейство объявило о наличии многочисленных опасных зон в районе Ливерпуля. Объявление было дано всего лишь через несколько часов после того, как подлодка «U-30» (лейтенант Лемп) установила там довольно много мин. Судя по всему, некоторые суда их быстро «обнаружили». В итоге Ливерпуль, самый крупный и стратегически важный порт западного побережья, был на некоторое время закрыт для судоходства – очевидно, это был единственный доступный противнику способ избежать дальнейших потерь.



Карта 1

Также были перехвачены сообщения от тонущих или поврежденных судов, которые показали, что и в других районах наши мины собрали изрядный урожай.

В «Войне на море» Роскилла приведены следующие данные о судах, затонувших на минах до 1 марта 1940 года: всего было потоплено 115 судов общим тоннажем 394 533 тонны (Т. 1.С. 115).

Эти цифры выражают общие потери британского флота на немецких минах. Заслуга в достижении столь внушительного результата принадлежит не только немецким подводным лодкам, но и эсминцам, которые в 1939-1040 годах совершили немало ночных рейдов для установки мин вдоль восточного побережья Великобритании.

Действия подводных лодок в территориальных водах противника также включали операции против военных кораблей. Самой замечательной из них, бесспорно, является проникновение подлодки «U-47» командира Прина в Скапа-Флоу. Тщательная подготовка и блестящее выполнение этой сложнейшей операции,

а также ее последствия заслуживают более подробного рассказа.

С самого начала военных действий мне постоянно хотелось организовать операцию, направленную против Скапа-Флоу. Но, помня о двух неудачных попытках, предпринятых во время прошлой войны капитан-лейтенантом фон Хенигом и лейтенантом Эмсманом, а также о больших трудностях, связанных с подобным мероприятием, я на время отказался от этой мысли.

Основные трудности были связаны с необычными течениями, преобладающими в районе Скапа. В Пентленд-Ферт, к примеру, существовало течение скоростью 10 миль в час. А поскольку максимальная скорость лодки составляет только 7 миль в час, она не в состоянии противостоять такому течению, и оно может занести подводную лодку куда угодно. К тому же мы ожидали, что подходы к Скапа-Флоу, одной из главных якорных стоянок британского флота, будут хорошо защищены сетями, минными полями, боновыми заграждениями и охраняться сторожевыми кораблями. Адмиралтейство, имеющее огромный опыт в этом деле, и главнокомандующий флотом метрополии, вероятно, сделали все от них зависящее, чтобы быть полностью уверенными в абсолютной безопасности своих военных кораблей на якорной стоянке.

Принимая во внимание указанные выше соображения, операция против Скапа-Флоу казалась чистейшей воды авантюрой. Помню, как я однажды в очередной раз сидел за столом, изучая карту Скапа, ничего нового не придумал, вздохнув, оторвался от карты и поднял глаза на присутствовавшего здесь же моего начальника штаба капитан-лейтенанта Ёрна. Встретившись со мной взглядом, он сделал шаг вперед и уверенно заявил, что знает, как проникнуть в заповедную гавань. Эти слова человека, которому я доверял больше, чем кому бы то ни было, заставили меня отбросить все сомнения и приступить к планированию операции. Еще в начале войны я запросил у командования подробный отчет по Скапа-Флоу, составленный на основании имевшейся тогда информации. Помимо других деталей, в нем перечислялись предполагаемые препятствия, преграждающие путь в гавань через различные входы. 11 сентября 1939 года я получил дополнительную ин-' формацию в виде данных аэрофотосъемки. Из них стало ясно, что легкие и тяжелые военные корабли располагаются в Скапа, в районе к северу от Флотта, и в проливе между Свита и Риза. В дополнение к этому я получил от командира «U-16» капитан-лейтенанта Вельнера, вернувшегося из похода к Оркнейским островам, очень содержательный отчет, касающийся

патрулирования, освещения и преобладающих течений. Он считал, что, если нам повезет застать боновые заграждения открытыми, мы сумеем проникнуть в Скапа-Флоу через Хокса-Саунд. Тогда я запросил у авиации как можно более точные аэрофотоснимки всех сооружений, загораживающих входы в Скапа-Флоу. 26 сентября мною был получен комплект отличных фотографий, после тщательного анализа которых я пришел к следующим выводам:

1. Проникнуть сквозь заграждения Хокса-Саунда вряд ли возможно. Проникновение через Свита-Саунд или Клест-ром-Саунд абсолютно невозможно и дальнейшему обсуждению не подлежит.

2. Холм-Саунд полностью заблокирован двумя затонувшими торговыми судами, которые лежат поперек канала Керк-Саунд, к северу от них находится третье судно. Южнее до самого Лэмб-Холм располагается узкий канал шириной около 50 футов и глубиной 3,5 сажени. По обеим сторонам от него мелководье. К северу от торговых судов тоже небольшой канал. Берега по обеим сторонам практически необитаемы, и здесь возможно пройти ночью по поверхности при тихой погоде. Основные трудности будут навигационными.

Итак, я решил, что стоит попытаться. Мой выбор пал на капитан-лейтенанта Прина, командира «U-47». Он, на мой взгляд, обладал всеми личностными и профессиональными качествами, необходимыми для успеха. Я передал Прину все собранные материалы и предоставил право решать – возьмется он за эту задачу или нет. Я сказал, что даю ему на раздумья 48 часов.

Внимательно изучив представленную информацию, Прин решил рискнуть.

Для успеха операции было необходимо соблюдать режим строжайшей секретности. Поэтому я сообщил о своих планах только главнокомандующему, причем лично и в беседе с глазу на глаз. Операцию было решено провести в ночь с 13 на 14 октября. Выбору способствовали два благоприятных фактора: тихая погода и новолуние. Я решил, что Прин будет иметь только торпеды и ни одной мины. Целью операции была торпедная атака на цели, которые, мы точно знали, находились в Скапа-Флоу.

Утром 14 октября мы получили информацию о том, что линкор «Королевский дуб» потоплен предположительно подводной лодкой. А 17 октября Прин вернулся на базу в Вильгельмсхафен. Он доложил следующее:

«Проход в обе стороны через Холм-Саунд был сопряжен с большими трудностями. Мне пришлось двигаться очень близко к блокирующим пролив кораблям, а на обратном пути я попал во

встречное течение скоростью 10 миль в час. Проход через Холм-Саунд не охранялся. В Скапа мы заметили «Репалс» и «Королевский дуб». При первой атаке было отмечено одно попадание в носовую часть «Репалса». Перезагрузив два торпедных аппарата, атаковали «Королевский дуб». Отмечено три попадания. Через несколько секунд корабль взорвался, Выйдя из Холм-Саунд, наблюдали повышенную противолодочную активность противника в Скапа-Флоу. Очень мешало северное сияние».

Прин выполнил поставленную перед ним задачу, проявив личное мужество, высокий профессионализм и умение принимать правильные решения в сложной обстановке.

Не приходилось сомневаться, что после этого успеха немецких подводников англичане изучат все возможные проходы на якорную стоянку и запечатают их наглухо. А пока эта работа будет выполняться, флот, скорее всего, переведут на другую, временную стоянку. Я предполагал, что в качестве альтернативных вариантов будут рассматриваться Лох-Ю, Ферт-оф-Форт и Ферт-оф-Клайд, где и организовал операции силами подводного флота. На этот раз подлодки несли только мины, поскольку мы не были уверены, что, когда они выйдут в указанные районы, там уже окажутся корабли противника.

Позже мы узнали, что линкор «Нельсон» подорвался на мине, установленной «U-31» (командир Хабекост) в районе Лох-Ю, и получил серьезные повреждения. Также до нас дошли сведения, что сразу же после установки минного поля в Ферт-оф-Форт «U-21» (командир Фрауенгейм) на мину напоролся крейсер «Белфаст». Во время операции в Клайде была потеряна подлодка «U-33» и весь ее экипаж. В «Войне на море» Роскилл подвиг Прина описывает следующим образом:

«Нельзя не отметить силу духа и упорство лейтенанта Прина, с которым он реализовал рискованный план Дёница… До сих пор существуют сомнения относительно маршрута, по которому ему удалось проникнуть на территорию Скапа-Флоу. Видимо, он обошел вокруг одного из бонов, который охраняли весьма немногочисленные сторожевые корабли, или же проник через один из не полностью заблокированных восточных входов. Очевидно одно: все входы на якорную стоянку следовало перекрыть настолько надежно, насколько это было в человеческих силах, причем сделать это было необходимо немедленно. Однако для этого требовалось некоторое время, а пока флот метрополии не мог использовать привычную базу. Печальная ирония заключалась в том, что одно из судов, предназначенное для затопления на входе, прибыло в Скапа-Флоу на следующий день

после гибели «Королевского дуба»…

После этого злосчастного инцидента 18 октября первый лорд адмиралтейства заявил кабинету, что на данном этапе флот не может оставаться в Скапа. После бурных дебатов было решено использовать в качестве временной базы Лох-Ю, пока не будут приняты меры по совершенствованию противолодочных заграждений в Скапа. Однако противник правильно предугадал наши действия, и, поскольку Лох-Ю был защищен даже хуже, чем Скапа, вряд ли стоит удивляться, что флагманский корабль адмирала Форбса «Нельсон» получил серьезные повреждения, подорвавшись на минном поле, установленном немецкими подводными лодками пятью неделями ранее. 21 ноября новый крейсер «Белфаст» подорвался на мине в Ферт-оф-Форт. Это событие показало, что опасения адмирала Форбса об уязвимости длинного подхода к Розиту для минирования оказались вполне обоснованными…

Только 4 января, когда взорвались еще 5 из 18 установленных в Канале мин, было решено отправить корабль в Портсмут на ремонт. Это мероприятие удалось сохранить в тайне от противника, однако с серьезностью положения нельзя было не считаться. До тех пор, пока не будет найден способ справляться с магнитными минами, наши порты и базы могут оставаться закрытыми бесконечно долго…» (Т. 1. С. 74, 78, 88.)

Приведенное описание ясно показывает, что в результате операций немецкого подводного флота англичане испытывали немало трудностей, не говоря уже о потерях.

Для продолжения операций против британского военно-морского флота, начатых в Скапа-Флоу, мы решили исследовать морские районы, где с наибольшей вероятностью будут располагаться военные корабли после потери Скапа как якорной стоянки. 18 октября я сделал следующую запись в военном дневнике: «После подвига «U-47» в Скапа-Флоу наиболее вероятным местом нахождения флота метрополии представляется мне район к западу от Оркнейских островов». Именно туда я отправил «U-56» и «U-59».

30 октября 1939 года в штаб подводного флота поступило сообщение с «U-56» (командир Цан) следующего содержания: «10.00. «Родни», «Нельсон», «Худ» и 10 эсминцев, квадрат 3492, 240°. Выпустил три торпеды. Ни одна не взорвалась».

Команда подлодки «U-56», находившейся, разумеется, в погруженном состоянии, ясно слышала звуки ударов торпед о корпус «Нельсона». Но ни одна не взорвалась. Командир, проявивший изрядное мужество, чтобы начать атаку в окружении эсминцев, был настолько потрясен неудачей, в которой не было

его вины, что я счел необходимым на некоторое время отстранить его от боевых операций, оставив инструктором на базе.

Мы слышали, что как раз в это время на борту «Нельсона» находился Черчилль [4]. Позже, в Нюрнберге, я видел подтверждающие это газетные публикации.

Неудачная атака «U-56» была весьма досадной, однако решение отправить две подлодки в район западнее Оркнейских островов оказалось совершенно правильным.

В качестве заключения моего повествования о первой фазе войны, продолжавшейся до 1 марта 1940 года, следует констатировать следующее.

Как показала практика, моральный дух экипажей подводных лодок был на высочайшем уровне. Все без исключения моряки – от командира до матроса – были уверены в необыкновенной важности подводного флота для ведения войны на море.

Все используемые типы подводных лодок (250-тонные – типа II, 517-тонные – типа VIIC и 740-тонные – типа IX) оправдали наши ожидания. Субмарины среднего размера типа VIIC доказали, что вдобавок к своему довольно мощному вооружению и хорошим мореходным качествам они имеют дальность плавания больше, чем показывали наши осторожные расчеты, сделанные в мирное время. В 1942 году, например, эти субмарины смогли совершать боевые походы с баз в Бискайском заливе к восточному побережью Северной Африки и обратно без дозаправки.

Команды подводных лодок высоко ценили свои корабли как грозное оружие войны.

При общем благоприятном заключении об оперативной ценности немецких подводных лодок следует упомянуть о двух негативных моментах. В ряде подлодок платформы, на которых были установлены двигатели, оказались слишком слабыми и не выдерживали нагрузок, связанных с длительным морским переходом. Их следовало заменить. А это было невозможно сделать без длительного периода в доке. Второй недостаток касался выпускных клапанов, предназначенных для перекрытия выхлопного отверстия двух дизельных двигателей при погружении лодки. Они оказались неудачно спроектированными. Клапаны закрывались против давления воды и поэтому не возвращались точно на свое место, как должны были при действительно эффективном функционировании. В результате на больших глубинах они пропускали воду. Постепенно лодка принимала достаточно большое количество воды, что создавало опасную ситуацию, если, к примеру, нужно было долго оставаться под водой, уходя от преследования. Вполне возможно, что

некоторые из подлодок, погибшие в первые дни войны, теряли управляемость из-за затопления и были вынуждены всплывать, становясь жертвами надводных кораблей противника.

Я всегда придерживался мнения, что в мирное время тренировочные погружения должны занимать большую часть в процессе подготовки подводников и инструкции по этому поводу необходимо разрабатывать особенно тщательно. Во время войны погружение на большие глубины вполне может стать повседневной практикой, поэтому команды должны быть к этому готовы, да и субмаринам необходимо пройти проверку на прочность. Когда в 1936 году я командовал Веддигенской флотилией, тренировочные погружения проводились регулярно. Все команды и лодки доказали свою пригодность к действиям на больших глубинах. Подвела только «U-12», при постройке которой использовались некачественные материалы. Она при первом же погружении дала течь и едва не затонула. Поэтому в качестве меры безопасности военно-морское командование издало приказ, запрещающий субмаринам погружение на глубину свыше 150 футов. Я считал этот приказ ошибочным и неоднократно (но тщетно) обращался с просьбами о его отмене. За уроки, не усвоенные в мирное время, приходится дорого платить во время войны.

Однако в целом наши подводные лодки доказали свою высокую полезность для войны. Они являлись выдающимся достижением командования ВМС и двух инженеров-конструкторов – Шерера и Брёкинга.

А вот ситуацию с торпедами, которыми они были вооружены, нельзя было назвать благополучной. Вскоре после начала войны стало очевидно, что магнитные взрыватели, благодаря которым торпеда детонировала, достигнув положения под целью, оказались отнюдь не совершенными. Слишком часто детонация происходила преждевременно или, наоборот, позже, чем необходимо. Нередко торпеда вообще не детонировала. Глубина, на которой двигалась торпеда, обычна была больше установленной. Контактные взрыватели также часто отказывали.

Из-за участившихся случаев отказов торпед нам приходилось много раз менять приказы, направляемые командирам подлодок: дело в том, что истинные причины неудачных атак были установлены техническими экспертами далеко не сразу. В своем военном дневнике 21 января 1940 года я описал последовательность событий, приведших к отказам торпед (см. приложение 3).

К причинам отказов и их устранению я вернусь в конце следующей главы.

За успех, достигнутый подлодками в войне против торгового судоходства, минной войне и нападениях на военные корабли противника, мы заплатили потерей 14 подлодок. Потери были тяжелыми, но им не приходилось удивляться – нечто подобное мы ожидали. После каждого случая гибели лодки тщательно изучались известные или предполагаемые причины. Это было необходимо для того, чтобы командование подводного флота могло своевременно узнавать о противолодочных мероприятиях противника и вырабатывать контрмеры.

Должен отметить, что оборонительные меры противника оказались именно такими, как я предполагал еще в мирное время, здесь не было никаких неожиданностей. Эффективность британских асдиков оказалась гораздо ниже, чем утверждали сами британцы. Если бы это было не так, подлодкам «U-39», «U-29» и «U-56» ни за что не удалось бы приблизиться незамеченными к авианосцам «Арк Ройял» и «Смелый», которые вместе с линкором «Нельсон» следовали в окружении эсминцев охранения. Ограниченные возможности асдиков я тоже предвидел еще в мирное время.

После прекращения действия англо-германского морского соглашения объем строительства подлодок оставался совершенно недостаточным. В качестве причины, объясняющей этот факт, часто утверждают, будто через несколько недель после начала войны я записал в своем военным дневнике, что противолодочная оборона противника оставляет желать лучшего и находится на куда более низком уровне, чем я ожидал. Это неправда. Я никогда не писал ничего подобного.

Гибель 14 лодок означала болезненную потерю 400 моряков-подводников и 9500 тонн ценного военного тоннажа.

Для полноты картины следует упомянуть и о потерях, которые понес противник благодаря действиям нашего подводного флота за этот же период. Было потоплено 199 судов общим тоннажем 701 985 тонн; кроме того, подлодкам принадлежит изрядная доля в потерях противником судов, подорвавшихся на минах, которые всего составили 115 единиц (394 533 тонны). Отдельно следует отметить потопление линкора «Королевский дуб» (29 150 тонн) и повреждение линкоров «Нельсон» и «Бархам», а также крейсера «Белфаст».

Сравнение показывает, что подводная война является на редкость экономичной, когда малыми средствами можно достичь больших успехов, а понесенные при этом потери вполне могут считаться допустимыми.

«Цифры способны уничтожать», – говорил Нельсон о войне на море. И это вполне применимо к подводной войне. Имея

достаточное количество подводных лодок, можно достичь непропорционально больших результатов.

7. НОРВЕЖСКАЯ ОПЕРАЦИЯ И ТОРПЕДНЫЙ КРИЗИС

Апрель 1940 года. – Отправка подводных лодок для предотвращения высадки англичан. – Наши неудачи. – Отказы торпед. – Магнитные взрыватели в северных водах. – Потеря веры в торпеды. – Мои меры по укреплению морального духа. – Следственная комиссия и военный трибунал. – Недостаточное внимание к торпедам между войнами. – Выход найден в 1942 году. – Торпеда становится грозным оружием

В начале марта 1940 года число подлодок в море оказалось меньше, чем когда бы то ни было. Собственно говоря, этого и следовало ожидать. Однако предполагалось, что к середине марта восемь подлодок будут снова подготовлены к выходу в Атлантику, а шесть маленьких – в Северное море. В Атлантике я намеревался использовать подлодки для атаки на конвои, применяя тактику «волчьих стай», а в Северном море – для нападения на морские торговые пути между Балтийскими государствами, Скандинавией и Великобританией. Для этой цели я хотел расположить подводные лодки вблизи норвежских портов. Уже были составлены проекты оперативных приказов для подлодок, направляемых и в Атлантику, и в Северное море.

4 марта 1940 года, то есть в самый разгар подготовки к выходу в море, мы получили приказ штаба ВМС следующего содержания: «Все выходы в море подводных лодок прекратить до дальнейших распоряжений. Подлодкам, находящимся в море, воздержаться от любых действий вблизи норвежского побережья. Все корабли должны быть готовы к выходу в море в максимально короткий срок…»

На следующий день в Берлине я получил информацию о причинах появления этого приказа. Намечалась оккупация Норвегии и Дании путем одновременной высадки с моря. В Норвегии высадки должны были произойти в Нарвике, Тронхейме, Бергене, Эгерсунне, Кристиансанне и Осло. Войска, направляющиеся в первые четыре порта, предполагалось перевозить только на военных кораблях, а в Кристиансанн и Осло – на военных кораблях и транспортах. Кроме того, в Ставангер, Кристиансанн и Осло войска будут доставлены еще и авиацией.

Имелись основания предполагать, что противник также

планирует военную операцию в Норвегии. Именно поэтому было решено опередить его. Но в подобных обстоятельствах всегда существует вероятность, что противник начнет действовать раньше, чем мы успеем завершить подготовку к операции. Да и после высадки наших войск он наверняка отреагирует весьма энергично. Противник может атаковать уже занятые нами порты или же направить усилия на создание для себя новых баз. Кроме того, он наверняка попытается перерезать линии коммуникаций между Норвегией и Германией.

В создавшейся ситуации подводному флоту предстояло выполнить задачи, предусмотренные для него в рамках общего плана. Все подготовительные работы были завершены к 10 марту, хотя существовали опасения, что ледовая обстановка на Балтике может вызвать некоторую задержку.

Задача подводного флота в будущей операции заключалась в защите наших военно-морских сил от вероятного нападения с моря после их захода в порты высадки. Для этой цели было бы желательно, чтобы, как только наши военные корабли войдут во фьорды, подлодки последовали за ними настолько глубоко, насколько позволит их численность. Центром действий неизбежно станет Нарвик. По причине своего изолированного положения и большого стратегического значения (именно отсюда экспортировалась железная руда в Германию) Нарвик, безусловно, станет главной целью противника.

Другая задача подводных лодок – противодействовать высадке войск противника. Поскольку высадка могла быть произведена на самых разных участках побережья, не было возможности организовать защиту фьордов силами подводного флота. При этом существовал риск сосредоточить все силы не там, где надо. В такой ситуации подлодкам следовало оставаться, разбившись на группы, в море, в пределах видимости опасных участков, чтобы можно было направить силы именно туда, куда нужно. При этом имелась возможность начинать действовать, как только будут установлены намерения противника.

Эти же группы должны были решить третью задачу – атаковать военно-морские силы противника, появившиеся на морских коммуникациях между Германией и Норвегией.

Выполнение всех этих задач могло быть облегчено, если противнику удастся нанести ущерб еще на подходе. Для этих целей подлодки следовало расположить как можно ближе к вражеским базам, а также на наиболее вероятном пути следования вражеских кораблей к берегам Норвегии. Но все это требовало значительно большего числа подводных лодок, чем было в нашем распоряжении. Поэтому я отдал приказ временно

прекратить ведущиеся на Балтике тренировки и направил 6 маленьких подлодок из школы подводников для участия в операциях. 2 новые лодки, «U-64» и «U-65», также прервали испытания и начали готовиться к боевым действиям.

В соответствии с планом в норвежской операции должны были участвовать все подлодки, находящиеся в мореходном состоянии. По моим расчетам, речь шла о 12 подлодках океанского плавания, 13 маленьких и еще 6 лодках из Балтийской школы.

Учитывая все перечисленные факторы, а также боевые характеристики отдельных субмарин, зависящие от их дальности плавания и наличия боевого опыта у командиров, я решил распределить подлодки следующим образом:

1. Защита зон высадки: Нарвик – 4 субмарины, Тронхейм – 2 субмарины, Берген – 5 субмарин, которые перекроют вход во внутренний канал (два главных входных канала должны были перекрываться двумя субмаринами каждый, а пятая лодка должна была занять позицию в непосредственной близости от порта), Ставангер – 2 лодки, одна – на входе в гавань, другая – у входа во внешний канал, одновременно обеспечивая защиту Хогесунна.

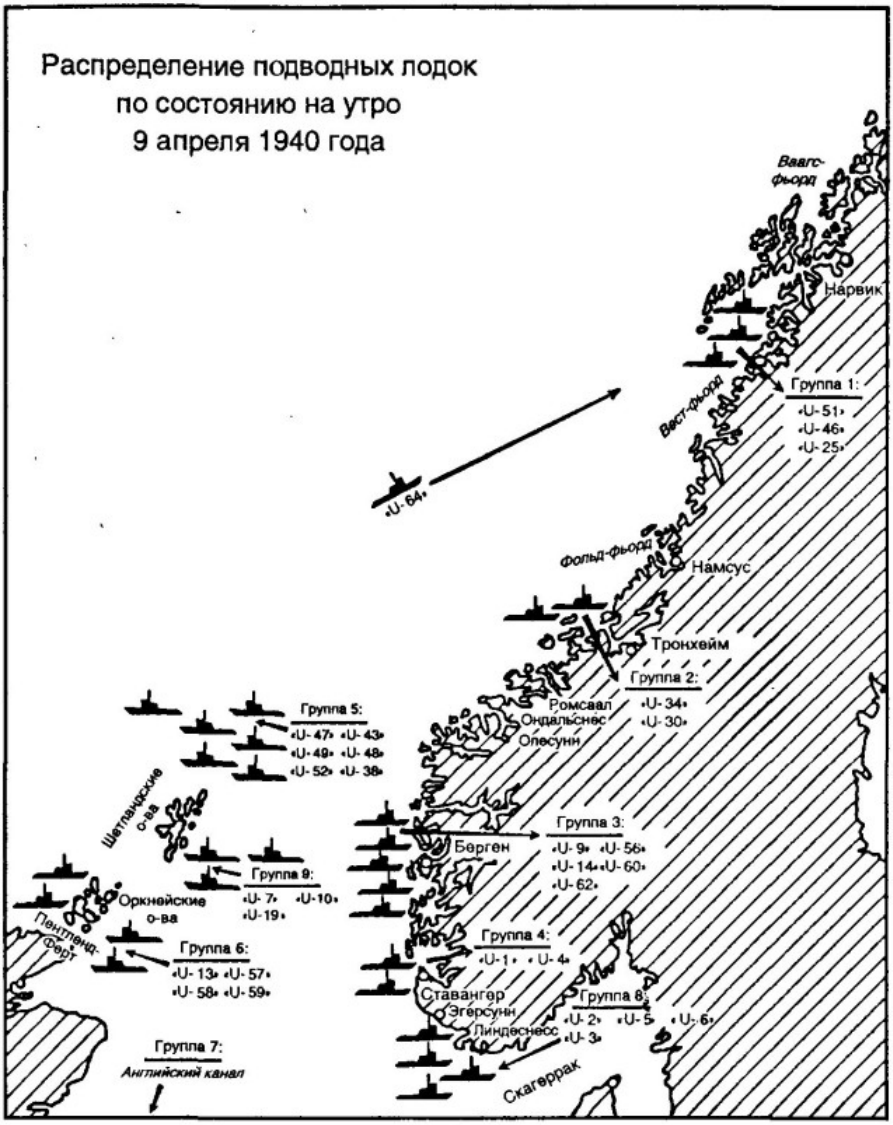
2. Группы субмарин, готовые атаковать в случае высадки противника: северная (из шести средних субмарин) – к северо-востоку от Шетландских островов, южная (из трех малых субмарин) – к востоку от Оркнейских островов.

3. Группа из 4 малых лодок расположится к востоку и западу от Пентленд-Ферт, где ожидается движение военно-морских сил противника.

4. Еще две группы – одна, состоящая из двух малых лодок, займет позиции в районе Ставангера, и одна, состоящая из трех малых лодок, к западу от Нейза. В их задачу входило противодействие любым попыткам противника перерезать наши коммуникации. Эти лодки имели небольшую дальность плавания.

Распределение подводных лодок в норвежской операции показано на карте 2.

Все необходимые этим подлодкам указания содержались в приказах операции «Хартмут». Они были выданы капитанам в запечатанных конвертах, которые можно было открыть только в море, после получения установленного сигнала.



Карта 2

Детали предстоящей операции знали только я и еще несколько человек из моего штаба. Ни один из командиров подводных лодок не знал целей операции, к которой велась подготовка и из-за которой они были задержаны в портах. Иными словами, делалось все возможное для обеспечения максимальной секретности.

Что касается наших перспектив, я придерживался мнения, что сложившиеся условия не благоприятствуют успеху действий подводных лодок. Проходя фьорды, лодки будут постоянно

находиться вблизи берегов и противника, а значит, им придется большую часть пути следовать под водой. Короткие северные ночи обеспечивали лишь несколько часов темноты для подзарядки батарей. При общих сложных навигационных условиях гладкая поверхность воды во фьордах увеличивает шансы противника обнаружить лодки. Кроме того, в условиях узкостей у подводных лодок имеется лишь крайне ограниченное пространство для маневрирования. Таковы были несомненные недостатки. Однако некоторые преимущества все же имелись.

Стесненное пространство фьордов ограничивает свободу не только наших подводных лодок, но и кораблей противника, которым придется проходить в непосредственной близости от подлодок. Это можно сделать незамеченным лишь в условиях совсем уж плохой видимости. В тех же случаях, когда немецкие субмарины должны быть эшелонированы в глубину, вероятность обнаружения подходящей цели многократно возрастает. За исключением шести субмарин из школы подводников и двух только что закончивших испытания, и команды, и командиры всех остальных подлодок имели немалый боевой опыт и могли похвастаться неплохими успехами. Среди наиболее опытных командиров были капитан-лейтенанты Прин («U-47») и Герберт Шультце («U-48»), награжденные Рыцарским крестом Железного креста.

В общем, в отношении подводного флота я был уверен в успехе.

Далее события разворачивались следующим образом: опасаясь неминуемой высадки англичан, командование ВМС 11 марта отдало приказ выходить в море подлодкам, предназначенным для операций в районе Нарвика и Тронхейма. 14 марта радиоперехват зафиксировал присутствие необычно большого числа британских субмарин в Северном море. 14 британских субмарин находились в Скагерраке в районе Ютландии недалеко от Терсхеллинга. Поскольку ожидалось, что основные операции наших сил начнутся только 20 мая, в качестве временной меры я отправил восемь малых подлодок немедленно атаковать британские субмарины. Они не достигли успеха, да и вообще первая британская субмарина «Фистл» была потоплена только 10 апреля. Произошло это неподалеку от Ставангера.

20 марта 1940 года военный атташе Германии в Осло сообщил о 60 британских военных кораблях, якобы замеченных возле Эгерсунна. Поэтому я изменил курс всех наших субмарин, находившихся в море и следовавших к побережью Норвегии. Правда, впоследствии сообщение немецкого атташе не подтвердилось. Подлодка «U-21», принимавшая участие в поисках

этих кораблей, в результате навигационной ошибки села на грунт недалеко от берега к юго-востоку от Мандаля и была интернирована норвежскими властями. Это был первый и последний раз, когда немецкая субмарина оказалась на грунте из-за навигационной ошибки. Было крайне неприятно лишь то, что этот прискорбный случай произошел перед началом высадки после получения приказа о недопустимости любых инцидентов вблизи норвежского берега. Однако, к счастью, он не имел политических последствий.

2 апреля военно-морское командование уведомило штаб подводного флота, что начало операции для всех остальных подводных лодок назначено на 9 апреля. 6 апреля все командиры получили приказ распечатать конверты с инструкциями об операции «Хартмут». 9 апреля все подлодки должны были занять указанные для них позиции.

Утром 9 апреля начали поступать сообщения от надводных кораблей о том, что высадка в разных портах идет по плану. Затем последовал приказ подлодкам проследовать на позиции во фьордах, если они этого еще не сделали.

Судя по данным радиоперехвата, 8 апреля в море находились внушительные силы противника. На рассвете 9 апреля линкоры «Шарнхорст» и «Гнейзенау», занявшие позиции к западу от Вест-фьорда для прикрытия следовавших к Нарвику немецких эсминцев, установили контакт с кораблем противника.

Ровно в 9.20 утра поступило сообщение с подлодки «U-56» об обнаружении к юго-западу от Стадсландета двух линкоров, следующих на юг. Эту информацию подтвердили доклады самолетов-разведчиков. Ввиду изменения обстановки пришлось внести ряд коррективов и в расстановку наших подводных лодок, чтобы обеспечить им возможность обнаружить противника. В 18.15 с подлодки «U-49» заметили группу кораблей противника, плывущую на север. В 21.00 поступил доклад с «U-51» о присутствии в Вест-фьорде 5 вражеских эсминцев, идущих курсом на юго-восток. 10 апреля в 1.59 с «U-49» обнаружили два крейсера, и тоже в районе Стадсландета. Утром 10 апреля командир 4-й флотилии эсминцев сообщил командованию подводного флота, что на рассвете под прикрытием плохой видимости, вызванной снегопадом, вражеские эсминцы проникли в Офотен-фьорд, возле Нарвика. В последовавшем затем сражении обе стороны понесли потери. Из этого сообщения сразу стало ясно, что подлодки, расположенные в Вест-фьорде, не смогли предотвратить вторжения вражеских кораблей.

Действия противника в Нарвике, а также обнаружение крупных британских военно-морских сил в районе к западу от

Тронхейма заставляли предположить, что англичане намеревались сделать именно эти два пункта целью своей операции. Поэтому я предложил отправить в Нарвик еще 4 субмарины, а в Тронхейм – 2. Получилось так, что мое предложение было отправлено одновременно с получением абсолютно аналогичного приказа от командования. Соответствующие распоряжения получили подводные лодки из 5-й группы.

Поскольку корабли, которые должны были доставить запасы и подкрепление в Нарвик, так и не прибыли, командование приказало подготовить все подводные лодки, оставшиеся в портах, для выполнения транспортной функции. Они отправились в Нарвик, приняв на борт 50 тонн оружия и боеприпасов. Поскольку обстановка была довольно сложной – господство союзников на море в этом районе было бесспорным, их пришлось повернуть для разгрузки в Тронхейм. Чуть позже в Тронхейм отправились еще 3 подводные лодки, у каждой на борту было 130 тонн бомб и авиационного спирта для нужд ВВС. Топливные танки этих лодок специально переделали для транспортировки авиационного спирта. Однако перевозка боеприпасов и топлива была достаточно опасной для самой подводной лодки, поэтому мы решили больше так не рисковать. Однажды, когда лодка следовала в погруженном состоянии, пары бензина просочились в помещения, что едва не привело к ее гибели. Всего подлодки выполнили восемь снабженческих рейсов в Норвегию.

12 апреля поступило сообщение с «U-38» об обнаружении в Вест-фьорде эсминца и двух торговых судов, идущих на северо-восток. Поскольку в эти места обычно не заходили конвои, было выдвинуто предположение, что эти два судна – транспорты, участвующие в высадке. Вероятнее всего, их целью являлся один из фьордов к северу от Нарвика. В тот же день я получил расшифрованное радиосообщение о том, что британский крейсер и два эсминца вышли из Скапа-Флоу в Ваагс-фьорд (к северу от Нарвика). Это сообщение подтвердило наше предположение о том, что противник готовит высадку во фьордах севернее Нарвика, откуда, возможно, потом он предпримет атаку и на Нарвик. По моему мнению, присутствие в Ваагс-фьорде наших подводных лодок было чрезвычайно желательным, и я отправил туда три субмарины из 5-й группы («U-47», «U-48» и «U-49»). Очень многое зависело от того, успеют ли эти лодки вовремя попасть в Ваагс-фьорд, то есть до прибытия транспортов. Из того же сообщения от 12 апреля стало ясно, что противник также планирует высадиться вблизи Намсуса (Намс-фьорд и Фольд-фьорд) и Ондальснеса (Ромсаал-фьорд). Командование решило,

что в дополнение к трем подлодкам, уже следовавшим в Ваагс-фьорд, следует направить одну в Намс-фьорд и одну в Ромсаал-фьорд. Позже вслед за ними были посланы еще две малые подлодки.

Вечером 13 апреля была получена информация о том, что подразделение британских кораблей, состоящее из линкора и девяти эсминцев, проникло в Офотен-фьорд – ниже Нарвика. Сообщение поступило не с подлодки, а от нашей разведки в Нарвике. Получалось, что подводные лодки не только не сумели остановить противника, но даже не заметили его появления. Теперь военно-морское командование сочло положение в Нарвике весьма серьезным, и я получил приказ отправить все имеющиеся в моем распоряжении субмарины в Вест-фьорд. В ответ я предложил оставить лодки, находившиеся в районе Тронхейма, включая те, что пришли во фьорды Намс и Ромсаал, на месте, указав, что до Вест-фьорда они все равно доберутся слишком поздно, а находясь в районе Тронхейма, смогут вовремя вмешаться, если высадка все-таки начнется. Когда на следующий день британцы высадились в Намсусе и Ондальснесе, командование оценило правильность моей позиции.

16 апреля я направил еще одну подлодку («U-65») в Ваагс-фьорд. Дело в том, что я не отказался от мысли, что именно здесь произойдет высадка главных сил англичан. В тот же день мы получили от криптографической службы расшифровку перехваченного сообщения, в котором говорилось, что конвой проследовал мимо Лофотенских островов и движется курсом на север, то есть предположительно к Ваагс-фьорду.

Лично мне казалось, что самым удобным местом является Бигден-фьорд, и я отправил туда «U-47». Командование ВМС придерживалось другого мнения и считало самым вероятным местом предстоящей высадки Лаванген или Гратанген. Я приказал" командиру «U-47» произвести там разведку после того, как «U-65» достигнет Ваагс-фьорда (см. карту 3).

Карта 3

16 апреля в 4.10 Прин доложил, что обнаружил транспорты, стоящие на якорях в Бигдсн-фьорде, и выпустил восемь торпед по длинной стене неподвижных судов. Безрезультатно.

Было совершенно очевидно, что в норвежской кампании нашим подводным лодкам сопутствует только неудача. Поэтому еще 11 апреля я запросил с подводных лодок нарвикской группы отчет об обстановке. Мне казалось очень важным представить себе причины столь полного, можно сказать, всеобъемлющего провала. Что касается радиомолчания, я не считал нужным поддерживать его любой ценой. Подтверждение того факта, что вблизи находятся подводные лодки, могло только нервировать противника, а это в любом случае было нам на руку. А полученные ответы на мой запрос были воистину вопиющими:

«11 апреля

10 апреля вечером торпедировали три эсминца. Взрывов не наблюдали. «U-25».

12.30. Произвели залп тремя торпедами по крейсеру типа «Кумберленд». Мимо. Одна торпеда не взорвалась. 21.15. Произвели залп тремя торпедами по крейсеру «Йорк». Все взорвались преждевременно. Глубина 21 фут, зона 4. «U-48».

12 апреля

10 апреля, *21.10*. Два промаха. Одна торпеда взорвалась в конце пробега, другая через 30 секунд после залпа в 300 футах от крупного эсминца. «U-51».

15 апреля

14.40. Вест-фьорд, отказ торпед при атаке на «Уорспайт» и два эсминца. «U-48».

Выпустили две торпеды по транспорту. Не взорвались. «U-65».

16 апреля командир «U-47» Прин передал следующее сообщение:

«*15.04*. Вечер. Вижу вражеские эсминцы, патрулирующие район. Судя по неустойчивому курсу, предполагаю, что корабли заняты установкой мин.

Три крупных транспорта (каждый по 30 000 тонн) и еще три, немного меньшим тоннажем, под охраной двух крейсеров находятся на якорной стоянке в южной части Бигдена. Войска высаживаются на рыболовные суда и следуют в сторону Лаванген-Гратанген. Корабли стоят каждый на двух якорях в узкости Бигден-фьорда.

22.00. Произвел первую атаку из подводного положения. Цель – выпустить по одной торпеде в каждый транспорт и крейсера, затем перезарядить торпедные аппараты и повторить атаку.

22.42. Выпустил четыре торпеды. Кратчайшее расстояние 750 ярдов, самое длинное – 1500 ярдов. Торпеды установлены на движение на глубине 12 и 15 футов. Суда стоят неподвижно прямо передо мной. Результата нет. Противник тревогу не объявил. Перезагрузил торпедные аппараты. После полуночи произвел вторую атаку с поверхности. Наведение выполнено точно. Все проверено командиром и старшим помощником. Установка глубины как для первой атаки. Результата нет. Одна торпеда отклонилась от курса и взорвалась, ударившись о скалу. Во время разворота сел на грунт. В тяжелых условиях сумел сняться собственными силами. Атакован глубинными бомбами. Вынужден отойти из-за повреждения машин.

19 апреля

Заметил «Уорспайт» и два эсминца. Атаковал корабль двумя торпедами с расстояния 900 ярдов. Результата нет. Одна из торпед взорвалась в конце пробега, в результате чего я оказался в сложном положении и подвергся преследованию эсминцев, подошедших со всех направлений. «U-47».

18 апреля

«U-37». Два преждевременных взрыва в районе между Исландией и Шетландскими островами.

При выходе из Ваагс-фьорда атаковал крейсер «Эмералд». Преждевременный взрыв через 22 секунды. «U-65».

Эти сообщения после возвращения подлодок на базу были дополнены более подробными докладами об аналогичных случаях. В результате проведенного анализа обрисовалась следующая картина: подводные лодки произвели четыре атаки на линкор «Уорспайт», 14 атак на крейсера, 10 – на эсминцы и 10 – на транспорты. Результат – потопление одного транспорта.

И хотя отказы торпед за последние несколько месяцев уже явились поводом для беспокойства, столь резкое увеличение числа отказов стало совершенно неожиданным. Из 12 торпед с магнитными взрывателями, выпущенными «U-25», «U-48» и «U-51» 11 апреля, 6-8 взорвалось преждевременно, что составляет 50-66% отказов. Торпеды с контактными взрывателями, выпущенные «U-47» 15 апреля по стоящим транспортам, не взорвались вообще.

Конечно, для такого количества отказов торпед должны были существовать какие-то причины. С того самого момента, как я 11 апреля получил первое сообщение, вопрос сразу же приобрел первостепенную важность. Следовало немедленно отыскать причины и в максимально короткий срок их устранить. Именно на преодоление торпедного кризиса я направил всю свою энергию во время норвежской кампании.

11 апреля все подводные лодки использовали магнитные взрыватели. Вероятно, имелась некая особая причина, из-за которой магнитный взрыватель отказывал в северных широтах. Еще в ноябре 1939 года я сообщил в торпедную инспекцию свои сомнения относительно функционирования магнитных взрывателей в этом районе. На это я получил однозначный ответ: не существует доказательств тому, что именно магнитные взрыватели являются причиной преждевременной детонации в северной зоне О. (Поскольку вертикальная составляющая земного магнетизма уменьшается при движении к полюсам, океаны были разделены на зоны в соответствии с их широтой и интенсивностью магнитного поля.) Кроме того, мне было разъяснено, что, несмотря на наличие железной руды в Северной Скандинавии, нет оснований полагать, что магнитное поле Земли влияет на взрыватели торпед. Аналогичный ответ я получил и 11 апреля, когда доложил инспекции о серии преждевременных детонаций в этот день. Инспекция рекомендовала нам придерживаться обычной процедуры, но при производстве торпедных залпов использовать либо контактные взрыватели, либо магнитные с интервалом 8 секунд. Считалось, что таким образом мы избежим риска воздействия на оставшиеся торпеды преждевременного взрыва, который всегда может произойти. Инспекторы подчеркнули, что если после неудачного опыта с

магнитными взрывателями мы решим полностью отказаться от них и перейти только на контактные, то больше не сможем атаковать мелкосидящие эсминцы, поскольку из-за 4-5-футовой погрешности в глубине, на которой движется торпеда, она почти наверняка пройдет под целью.

Поэтому я решил издать следующий приказ по подводному флоту:

1. В зоне О и далее на север грузить три торпеды с контактными взрывателями и одну торпеду с магнитным взрывателем.

2. Против кораблей использовать только торпеды с контактными взрывателями. Установка глубины – 6 футов.

3. Против эсминцев использовать две торпеды: первую – с контактным взрывателем, глубина 10 футов, затем одну с магнитным взрывателем, глубина + 3 фута, с промежутком времени, максимально близким к 8 секундам.

Отсюда следует, что при атаке на крупные корабли, мы возлагали основные надежды на торпеды с контактными взрывателями. Для достижения хотя бы какого-то результата мы намеренно жертвовали большим разрушительным эффектом магнитных взрывателей.

Однако все надежды рухнули после получения 16 апреля радиограммы с «U-47». Контактные взрыватели тоже оказались неэффективными против низкосидящих транспортов, причем стоявших на якоре. Промахнуться, когда огромные суда неподвижно стоят вплотную друг к другу, невозможно при всем желании. Остается одно из двух: либо торпеды прошли намного глубже, чем рассчитывал технический персонал, либо взрыватели отказали. Итак, мы имели на вооружении торпеды, которые в северных водах не желали взрываться ни с магнитными, ни с контактными взрывателями.

Я позвонил главнокомандующему и попросил о срочной помощи. Затем я пригласил на совещание в Вильгельмсхафене, которое должно было состояться на следующий день, инспектора из торпедного департамента. В процессе обсуждения были выявлены следующие факты:

1) на некоторые подводные лодки были поставлены дефектные взрыватели, не прошедшие соответствующие испытания;

2) после консультаций с морской обсерваторией мы пришли к заключению, что в норвежских фьордах на магнитный взрыватель торпед все-таки может влиять земной магнетизм;

3) инспектор торпедного департамента высказал опасение относительно перехода на контактные взрыватели, поскольку не

испытывал уверенности, что торпеда будет следовать строго на установленной глубине.

После совещания я разработал новые инструкции, касающейся торпед:

а) торпеды «G7e» могут следовать на 6 футов (и более) глубже, чем установленная глубина;

б) на подводных лодках не применять поправку А в северных водах, а использовать магнитные взрыватели, кроме районов внутри узких фьордов. В этих районах опасность преждевременной детонации увеличивается;

в) при использовании магнитных взрывателей производить не залпы с корректировкой времени, а множественный огонь в соответствии с таблицами управления огнем или залпы с предписанным интервалом 8 секунд;

г) при использовании магнитных взрывателей глубина должна устанавливаться равной осадке цели: для эсминцев – 12 футов, для подлодок – 9-12 футов;

д) с контактными взрывателями глубина должна быть 12 футов, в хорошую погоду – 9 футов.

Эти инструкции были разработаны, основываясь на заверениях торпедной инспекции, что магнитные взрыватели в зоне О будут нормально функционировать в открытом море. Внутри фьордов возможны отказы из-за влияния земного магнетизма. Инструкции оказались достаточно сложны, и я разослал их на лодки только потому, что другого выхода не было. По-моему, они достаточно ясно демонстрировали, насколько и командование, и технический персонал оказались неспособными обнаружить причины отказа торпед. Тяжесть, которую мы взвалили на плечи командиров подлодок этими неясными и зачастую противоречивыми объяснениями о порядке использования торпед, была не из легких. Замена взрывателей – задача непростая и исключительно трудоемкая.

То, что последние инструкции основывались на ложной предпосылке, стало ясно уже на следующий день. Как уже упоминалось ранее, 18 апреля с подводной лодки «U-37» поступило сообщение о двух преждевременных детонациях в открытом море между Исландией и Шетландскими островами. Сразу же после этого мне позвонили из торпедной инспекции и сообщили, что на проведенных стрельбах была установлена погрешность глубины торпеды «G7e» на 6 футов. В итоге окончательный переход на контактные взрыватели был также исключен, поскольку цель, имеющая осадку меньше 15-18 футов, не могла быть торпедирована. (Позже было установлено, что в некоторых случаях эти торпеды шли намного глубже.)

Как бы там ни было, а подводные лодки оказались безоружными.

После получения доклада «U-47» о неудачной атаке на транспорты и результатов проведенных торпедной инспекцией испытаний я вывел все наши подводные лодки из Ваагс-фьорда, Вест-фьорда, Намс-фьорда и Ромсаал-фьорда. Они попросту не имели оружия, чтобы в этих районах атаковать эсминцы: при использовании контактных взрывателей торпеды проходили под целью, а при использовании магнитных – взрывались преждевременно. Я считал, что использование субмарин в этих районах теперь не является оправданным. Так что на решающей стадии норвежской операции подводный флот «вышел из боя». Получив соответствующие инструкции командования ВМС, 17 апреля я отозвал и подводные лодки, действующие на юге Норвегии.

20 апреля Прин, командир «U-47», обнаружил к юго-западу от Вест-фьорда конвой, идущий курсом на север. Даже находясь в выгодной позиции, Прин все же воздержался от атаки, поскольку не был уверен в торпедах. За день до этого, после нападения на «Уорспайт», его лодка подверглась атаке глубинными бомбами, в результате которой получила повреждения, и все из-за того, что торпеды взорвались, пройдя безопасную дистанцию. Возвратившись в порт, он сказал мне, что «вряд ли сможет и дальше воевать с игрушечным ружьем».

Мнение Прина полностью разделяли и другие офицеры подлодок. Вера в торпеды была утрачена. Опытные команды, никогда не отступавшие перед трудностями, теперь пребывали в состоянии депрессии.

После норвежской операции я самым тщательным образом проанализировал все обстоятельства, связанные с деятельностью подводного флота, окончившейся полным провалом. Я пытался обнаружить ошибки лично мои и командования подводным флотом в целом. Задачей последнего являлась расстановка и перемещение подводных лодок таким образом, чтобы обеспечить возможность атаки противника в решающий момент в нужном месте. Эта задача не представлялась сложной, потому что намерения противника были легко предсказуемы. Да и тот факт, что подводные лодки были расставлены правильно, подтверждается большим количеством выполненных ими атак на военные корабли и транспорты.

Действительно, условия для действий подлодок были неблагоприятными. Многочисленные узкости, короткий период темноты, идеально гладкая поверхность воды и нахождение вблизи значительных противолодочных сил противника отнюдь

не облегчили их задачу. Прин докладывал из Ваагс-фьорда о «исключительно сильных и прекрасно организованных оборонительных мерах. Лодкам приходилось действовать в условиях, аналогичных созданным вблизи основных вражеских баз». Ничего другого и не следовало ожидать, когда речь шла о целях, которые следовало защищать любой ценой, – транспортах, перевозивших британских солдат. Однако, несмотря ни на что, немецкие лодки выполнили 36 атак, анализ которых показал, что, если бы не отказ торпед, противнику наверняка был бы нанесен немалый ущерб. Процент попаданий был бы следующим: при атаке на линкоры – одно из четырех, на крейсера – семь из двенадцати, на эсминцы – семь из десяти и на транспорты – пять из пяти.

Значение столь внушительного успеха было бы трудно переоценить. Своевременная отправка «U-47» в Ваагс-фьорд позволила лодке прибыть на место как раз в тот момент, когда с транспортов начали высаживать солдат. Военные операции в районе Нарвика могли бы сложиться иначе, если бы не отказали все восемь торпед, выпущенные Прином по целям.

Во время норвежской кампании мы потеряли четыре субмарины.

После ее окончания я оказался перед необходимостью решить: стоит или нет задействовать подводный флот в следующих операциях в то время, когда у него нет другого оружия, кроме дефектных торпед. Мой начальник оперативного отдела Годт искренне считал, что нас никто не поймет, если подлодки снова пойдут в бой без предварительного коренного улучшения торпед. Я, в свою очередь, был уверен, что, поставив в такой момент подлодки на прикол, я тем самым нанесу непоправимый ущерб будущему подводного флота.

Люди находились в растерянности, и я не имел права бросить их на произвол судьбы. Следовало принять срочные меры для поднятия боевого духа личного состава. Пока сохранялся хотя бы минимальный шанс на успех, я был обязан отправлять субмарины в море. А энтузиазм и энергия, продемонстрированные начальником торпедной инспекции контр-адмиралом Кумметцем, позволили мне надеяться, что в ближайшем будущем мы получим новые, усовершенствованные взрыватели. Также я надеялся, что проблема контроля глубины также будет решена.

Поэтому несколько недель после завершения норвежской операции я посвятил поездкам по флотилиям. Я встречался и беседовал с людьми, которых хорошо знал и которые знали меня. Так мне удалось преодолеть кризис. Экипажи подводных лодок были снова готовы идти в бой. Прошло совсем немного времени,

и я убедился, что мое решение продолжать участвовать в сражениях было единственно верным.

Норвежскую операцию я описывал так, как видел ее в то время, то есть глазами офицера, командовавшего подводным флотом. Я не занимался планированием операции в целом. Тем не менее я бы хотел сказать несколько слов о ее стратегической необходимости. Если говорить о сложившейся в то время ситуации, операция была необходимой, а значит, правильной. Существовала опасность, что Великобритания оккупирует Норвегию. Но насколько эта опасность была велика, судить трудно. Однако она была, причем грозила настолько серьезными последствиями и для нашей морской стратегии, и для военной промышленности Германии, что ее следовало предупредить. Идея выждать, пока англичане оккупируют Норвегию, а затем выбить их оттуда была настолько неопределенной, что ее никак нельзя было считать планом серьезной военной кампании. Не приходилось сомневаться только в одном: если бы англичане заняли Норвегию, поставки железной руды в Германию из Скандинавии наверняка прекратились бы. Одновременно англичане оказались бы в положении, позволявшем контролировать Балтийское море, и наш проход в Атлантику через Северное море был бы во многом затруднен. Тот факт, что мы могли уже в ближайшем будущем поправить свое стратегическое и экономическое положение, оккупировав Северную Францию, во время планирования норвежской кампании как-то не рассматривался. В то время Генштаб еще верил, что война против Франции будет означать долгие и изнурительные бои на линии Мажино.

Обращая наше внимание, что он и сделал зимой 1939/40 года, на опасность, таящуюся в оккупации англичанами Норвегии, и выражая свое мнение, что эту опасность следует предотвратить, главнокомандующий ВМФ гросс-адмирал Редер действовал, по моему мнению, в строгом соответствии со своими обязанностями.

20 апреля, изучив данные об отказах торпед в ходе норвежской операции, главнокомандующий создал комиссию для расследования этих случаев. В дополнение к уже известным фактам комиссия установила, что контактный взрыватель дает высокий процент сбоев из-за неправильной работы ударного механизма и неэффективности начального заряда. Взрыватель давал сбои при углах встречи с целью меньше 50°. Он был сконструирован для угла встречи с целью 21°, потому что по техническим причинам этот угол из-за наличия изгибов подводной части корпуса судна и выполнения противоторпедных

маневров может очень часто быть меньше 50°.

После получения выводов торпедной комиссии главнокомандующий разослал следующий документ:

«Штаб командования ВМС № М261/40. Секретно 23.07.1940

1. По результатам использования торпед «MK-G7a» и «MK-G7e» во время норвежской операции я создал комиссию для выяснения причин сбоев и выработки мер по устранению обнаруженных дефектов.

2. В результате работы комиссии было установлено, что главными причинами неудач являются конструктивные недостатки торпед, а также недостаточная подготовительная работа, предшествующая доставке торпед на корабли:

а) ни «MK-G7a», ни «MK-G7e» не обеспечивают нужного уровня точности при установлении и поддержке глубины, что является основным условием для их эффективного использования;

б) существуют свидетельства халатности, допущенной при подготовке торпед до передачи их торпедному департаменту судоверфи в Киле, а также в процессе стрельб, проведенных экспериментальным торпедным подразделением. Этот аспект будет предметом дальнейшего независимого расследования».

Затем главнокомандующий создал следственную комиссию, расследование которой привело к судебному процессу и наказанию сотрудников экспериментального торпедного института, ответственных за функционирование торпед.

И хотя деятельность комиссии пролила свет на причины отказов торпед, основные причины неудач подводных лодок во время норвежской операции выявлены не были до февраля 1943 года (см. приложение 3).

30 января 1942 года с подлодки «U-94», находившейся в Атлантике, была получена радиограмма о том, что в процессе проверки торпед (чего, строго говоря, моряки на борту обычно не делают) выявлено избыточное давление в уравнительной камере [5]. На основании этого сообщения инспектор торпедного отдела приказал провести проверку торпед на борту всех подводных лодок, находящихся в портах и готовящихся к выходу в море. В результате было обнаружено, что большая часть уравнительных камер торпед воздухопроницаема.

Причиной тому было отверстие, через которое проходил гребной вал. Для правильного функционирования внутреннее давление в уравнительной камере должно быть атмосферным, чтобы внешнее давление воды толкало торпеду на установленную глубину. Если давление воздуха повышается, торпеда погружается глубже, чем установленная глубина. Внутри

подводной лодки, движущейся под водой, неизбежно устанавливается повышенное давление. Это происходит из-за частых выпусков сжатого воздуха, что необходимо при движении под водой. Если подлодка остается под водой длительное время, давление может повыситься весьма значительно. Все это, в совокупности с фактом, что магнитные взрыватели не могут использоваться в зоне О, а ударные являются попросту дефектными, в конце концов объяснило неожиданный и очевидный провал подводного флота в ходе норвежской операции, В Норвегии субмаринам приходилось оставаться под водой до 20 часов. В результате давление в помещениях становилось достаточно высоким, и из-за дефектных, проницаемых уравнительных камер торпеды уходили на слишком большую глубину. Только так можно было объяснить неудачу Прина, атаковавшего неподвижные транспорты. Следуя на слишком большой глубине, торпеды просто прошли под целью и в конце пробега затонули. Единственная сбившаяся с курса торпеда направилась не вдоль, а поперек фьорда и взорвалась на большой глубине, ударившись о скалу.

После возвращения подводных лодок из Норвегии я провел тщательный анализ всех случаев неудачных торпедных атак. Например, торпеды, выпущенные со слишком большого расстояния, могли вполне обоснованно считаться прошедшими мимо цели, хотя, конечно, среди них тоже могли быть случаи отказов. Но даже с учетом всех возможных факторов около 30% всех неудачных атак определенно связаны с отказами торпед. В процессе разбирательств, проведенных торпедной инспекцией, было сделано аналогичное заключение: 34,2% неудачных атак были связаны с отказами торпед. Тем не менее я считал все выполненные расчеты не слишком надежными, потому что в то время, когда они производились, главная причина неудач (проницаемость уравнительной камеры, из-за которой торпеда погружалась на значительно большую, чем установлено, глубину) была еще нам неведома. Большое число торпед, выпущенных по целям в процессе норвежской операции, проверить было невозможно. Поэтому их условно считали прошедшими мимо.

Усовершенствование торпеды, ее превращение в действительно эффективное, грозное оружие происходило следующим образом.

В июне 1940 года появился приказ об использовании только ударных взрывателей из-за ненадежности магнитных во всех геомагнитных зонах. Последнее считалось доказанным фактом. Это означало, что торпеды вернулись обратно в 1918 год. К этому следует добавить, что мы еще не обнаружили причины ухода

торпед на большую глубину. В итоге командирам подводных лодок пришлось устанавливать торпеды на минимальную глубину. К тому же не все торпеды двигались под водой глубже, чем было установлено, в результате многие из них поражали цель, но точка удара о корпус вражеского судна нередко оказывалась слишком высоко, что также снижало эффективность торпедных атак.

До появления в декабре 1942 года новых магнитных взрывателей эффективность наших торпед сохранялась на уровне, достигнутом во время Первой мировой войны. В период между войнами военные ожидали появления новой сверхмощной торпеды, способной после одного попадания потопить линкор. Инженеры пообещали ее создать, но из-за проблем с магнитными взрывателями обещание так никогда и не было выполнено.

Чтобы оценить эффективность торпед с ударными взрывателями, которые нам приходилось, за неимением лучшего, использовать, был произведен анализ 816 попаданий, достигнутых подлодками с января по июнь 1942 года. Выяснилось, что 40% судов были потоплены одной торпедой, 38% – двумя и более, а 22% судов остались на плаву и ушли в порт после попадания от одной до четырех торпед. Очень часто в процессе нападений на конвои в Атлантике в 1940 году и во время операций в Западной Атлантике в 1942 году подлодки были вынуждены отказываться от продолжения атаки, поскольку израсходовали все торпеды на то, чтобы «добить» предыдущую цель.

Подводя итоги сказанному, можно утверждать, что в те годы многие торговые суда и военные корабли в ситуациях, когда они становились удобной мишенью для подводной лодки, не были потоплены единственно из-за того, что наши лодки не имели хороших торпед.

Результатом отказа торпед, которые начались одновременно с военными действиями, стала смена руководства торпедной инспекции. 21 декабря 1939 года адмирал Кумметц был назначен инспектором торпедного департамента. Он изучал сообщения об отказах торпед, поступавшие с подводных лодок, совершенно беспристрастно. Торпеды не были его любимым детищем, взращенным, что называется, с пеленок. Зато на выяснение причин создавшегося положения он употребил максимум времени и энергии. Главным образом благодаря ему причины были постепенно выяснены и устранены.

Недостатки ударных взрывателей были ликвидированы. В конце 1942 года благодаря изменениям, внесенным в рулевое управление, установленная глубина движения торпед стала

поддерживаться очень точно. В декабре 1942 года на подводные лодки стали поступать первые образцы новых магнитных взрывателей, которые срабатывали и при ударе. Примерно в это же время появилась торпеда, которая, пройдя определенное расстояние, начинала описывать круги. Понятно, что это многократно увеличивало ее шансы на поражение цели, например, при атаке на конвой. В сентябре появилась еще и акустическая торпеда. Она автоматически двигалась к цели, ориентируясь на шум ее гребных винтов. Теперь мы могли по праву гордиться своими торпедами – таких не было больше ни у кого.

Думаю, с моей стороны было бы неправильно, рассказывая о наших проблемах с торпедами в начале Второй мировой войны, акцентировать внимание на том, что во время войны нам не хватало сил и средств на качественные исследовательские работы и на испытания или что американцы испытывали такие же трудности. Это поводы, а не причины. Чтобы вооружиться знаниями на будущее, мы должны точно знать, какие ошибки совершили в прошлом, и иметь смелость их признавать.

Насколько эффективно работает контактный взрыватель, вполне можно установить и в мирное время, причем для этого даже не нужна настоящая торпеда. То же относится и магнитному взрывателю.

Однако в мирное время специалисты экспериментального торпедного института, не сомневавшиеся в высокой эффективности магнитного взрывателя, провозгласили его пригодным для применения после всего лишь двух пусков! Это было грубейшей ошибкой, которую не было смысла смягчать или отрицать.

Решающим фактором для магнитного взрывания является расстояние торпеды до магнитного поля судна. Поэтому механизм поддержания глубины должен быть абсолютно точным и надежным. Тем не менее департамент развития не придавал особого значения поддержанию глубины торпеды во время движения.

Следующее замечание наглядно покажет, насколько ненадежным было магнитное взрывание. Поэтому механизм поддержания глубины должен быть таков, чтобы обеспечить прохождение торпеды непосредственно под килем цели. Магнитное поле судна воздействует на чувствительный магнитный взрыватель, который детонирует торпеду в тот момент, когда она находится под килем вражеского судна. Земной магнетизм уменьшается при приближении к полюсам. Поэтому взрыватель следует специально настраивать, чтобы он

обладал высокой чувствительностью именно в той зоне, в которой используется. Если этого не сделать, торпеда или взорвется сразу же после попадания в магнитное поле судна, то есть раньше, чем попадет под его киль, или не взорвется вообще. Опасность преждевременного взрыва существует и при сильном волнении. С другой стороны, если чувствительность взрывателя недостаточна, взрыва может не произойти, особенно если торпеда следует слишком глубоко или магнитное поле судна недостаточно сильно., А поскольку механизм поддержания глубины хода торпеды оставался ненадежным, всегда существовала вероятность преждевременного взрыва или отказа торпеды, независимо от чувствительности взрывателя.

Тот факт, что через уравнительную камеру, которая должна быть полностью воздухонепроницаема, проходит гребной вал, – крайне неудачное инженерное решение. Более того, в ударных взрывателях удар бойка для детонации капсюля не следует естественному направлению удара, а должен быть отклонен с помощью рычагов на угол 180˚, и, таким образом, боек наносит удар вперед, чтобы вызвать детонацию заряда. Если торпеда встречается с целью под острым углом, рычаг легко повреждается и детонации не происходит. Этот поворот на 180˚ с технической точки зрения также является крайне неудачным решением. Иначе говоря, оба дефекта возникли из-за инженерных ошибок, которых можно было избежать. Новые узлы появились только в период между войнами. Во время Первой мировой войны их еще не существовало – тогда наши торпеды были выше всяких похвал.

Между прочим, я считаю, что в период между войнами нам выделялось достаточно средств на исследования в области вооружения. Это доказывают, к примеру, несомненные успехи, достигнутые Германией в области артиллерии.

Иными словами, корни наших неприятностей заключались в недостаточном внимании, уделяемом разработке и испытаниям торпед. Одна из причин такого положения заключалась в том, что за торпеды полностью отвечал торпедный департамент. Он один занимался проектированием новых торпед, их постройкой, испытаниями, после чего сам решал, готовы они к использованию на полях сражений или нет. По моему мнению, этот принцип является неправильным в своей основе. Разумеется, вооруженные силы не должны сами конструировать для себя оружие, но они должны излагать промышленности свои требования. Появляющееся новое оружие следует подвергать самым тщательным и всесторонним испытаниям в условиях, максимально приближенным к боевым. Вопрос с торпедами, очевидно, является самым сложным, поскольку испытание их

поведения в море организовать далеко не просто. Но в любом случае весь процесс от проектных работ до передачи в эксплуатацию не должен быть сосредоточен в руках одной организации.

Психологической причиной плохо организованных испытаний торпед в мирное время является пристрастное и отнюдь не критическое отношение торпедного департамента к своим собственным разработкам. В процессе проведенных в мирное время стрельб выявились неполадки, которые, без сомнения, должны были стать предметами тщательного изучения технических служб. Да и находились люди, из числа тех, которым в случае войны предстояло иметь дело непосредственно с торпедами, выражавшие сомнение в пригодности этого оружия к применению, однако создатели торпед не желали прислушиваться к критическим замечаниям и пребывали в убеждении, что их детище идеально.

Я вовсе не хочу сказать, что офицер, ответственный за разработку и испытание оружия, обязан обладать выдающимися техническими знаниями, иными словами, быть военным и ученым в одном лице.

Такой офицер, по моему убеждению, прежде всего должен иметь военный опыт и точно знать требования, предъявляемые к новому оружию, в особенности в боевых условиях. Причем его практический опыт более важен, чем специальное образование или глубокие технические знания. Последними должен обладать технический специалист, инженер, с которым сотрудничает офицер. Они должны дополнять друг друга. Назначение высококвалифицированных офицеров на ответственные должности в инженерных департаментах довольно часто может стать серьезной ошибкой, поскольку высокий профессионализм в военной и технической области нечасто сочетается в одном человеке. А грамотный инженер, в свою очередь, может настолько сконцентрироваться на технических аспектах проблемы, что способен упустить из виду вопросы эксплуатации и военной тактики. Это, кстати, относится не только к разработке и усовершенствованию оружия, но и к проектированию новых типов кораблей и их вооружения. Морской офицер, участвующий в проектировании и создании нового оружия, должен в полной мере «обладать мореходными качествами». В противном случае мнение его коллег-инженеров может приобрести непропорционально большой вес, а вопросы эксплуатационной и тактической пригодности отодвинутся на второй план.

В 1918 году выпуск торпеды сопровождался возмущением воды, что легко можно было заметить с довольно большого

расстояния. Инженеры ликвидировали этот недостаток и в период между войнами создали новую торпеду, выход которой из аппарата не сопровождался всплеском. Также они значительно усовершенствовали и сделали вполне пригодной к применению электрическую торпеду, которая не оставляла на воде демаскирующего следа. Прототип такой торпеды появился еще в 1918 году. Правда, тогда ее не удалось довести до применения в боевых условиях.

Торпедный кризис лишил подводный флот Германии успеха, на который были все основания рассчитывать, в операциях как против конвоев, так и против военных кораблей противника. А преждевременная детонация торпед приводила к обнаружению и уничтожению атакующих субмарин. Все это было настолько серьезно, что я счел своим долгом изложить в настоящей книге все события, а также свои размышления подробно и без прикрас.

8. БИТВА ЗА АТЛАНТИКУ В ИЮЛЕ-ОКТЯБРЕ 1940 ГОДА

Недостаточная защита британских конвоев. – Первые групповые атаки на конвои. – Большое число потопленных подводных лодок. – Оккупация Северной Франции. – Преимущества бискайских портов. – Уничтожение тоннажа противника как наша первоочередная наступательная задача

После норвежской кампании многие наши подводные лодки нуждались в текущем ремонте. Ремонтные мощности сразу же оказались перегруженными. Только в начале июня субмарины снова были готовы к участию в операциях. Суть полученных от командования инструкций заключалась в следующем: мы должны были подготовиться к действиям в Атлантике.

После вывода субмарин из Атлантики для участия в норвежской операции прошло уже три месяца. У командования подводным флотом не было надежной информации о силах противника в этот регион. Произошли ли какие-нибудь изменения в организации судоходства? Как идут торговые суда – независимо или в конвоях? Насколько силен эскорт? Насколько далеко в западном направлении следуют корабли эскорта? Где они оставляют конвои? Где эскорт встречает конвои, следующие в Великобританию? Каким курсом они идут? Проходят ли они, как и раньше, к югу от Ирландии, далее в пролив Святого Георга и в Английский канал? Или, может быть, они проходят к северу от Ирландии, а затем в Северный пролив? Какие новые противолодочные мероприятия введены англичанами? Сводятся ли они только к отражению атак подводных лодок на конвои или появились еще и независимые группы морских охотников? Какие районы Атлантики патрулируются с воздуха?

Неопределенность ситуации усиливалась моими личными сомнениями по поводу эффективности торпед и неуверенностью в том, что экипажи подлодок сумели справиться с негативными последствиями норвежских неудач, отразившимися на боевом духе. Я надеялся, что люди будут сражаться с прежним энтузиазмом, но тем не менее очень хотел, чтобы они как можно скорее получили возможность убедиться, что оружие их больше не подведет.

Поэтому я понимал, насколько важно, чтобы уже в самой

первой операции был достигнут успех. 15 мая в этот регион отправилась первая подлодка. Это была «U-37» под командованием капитан-лейтенанта Ёрна, Она несла торпеды с усовершенствованными ударными взрывателями. К тому же мы надеялись, что магнитные взрыватели в магнитном поле Атлантики поведут себя лучше, чем в зоне Северной Норвегии и число отказов будет сведено к приемлемой величине.

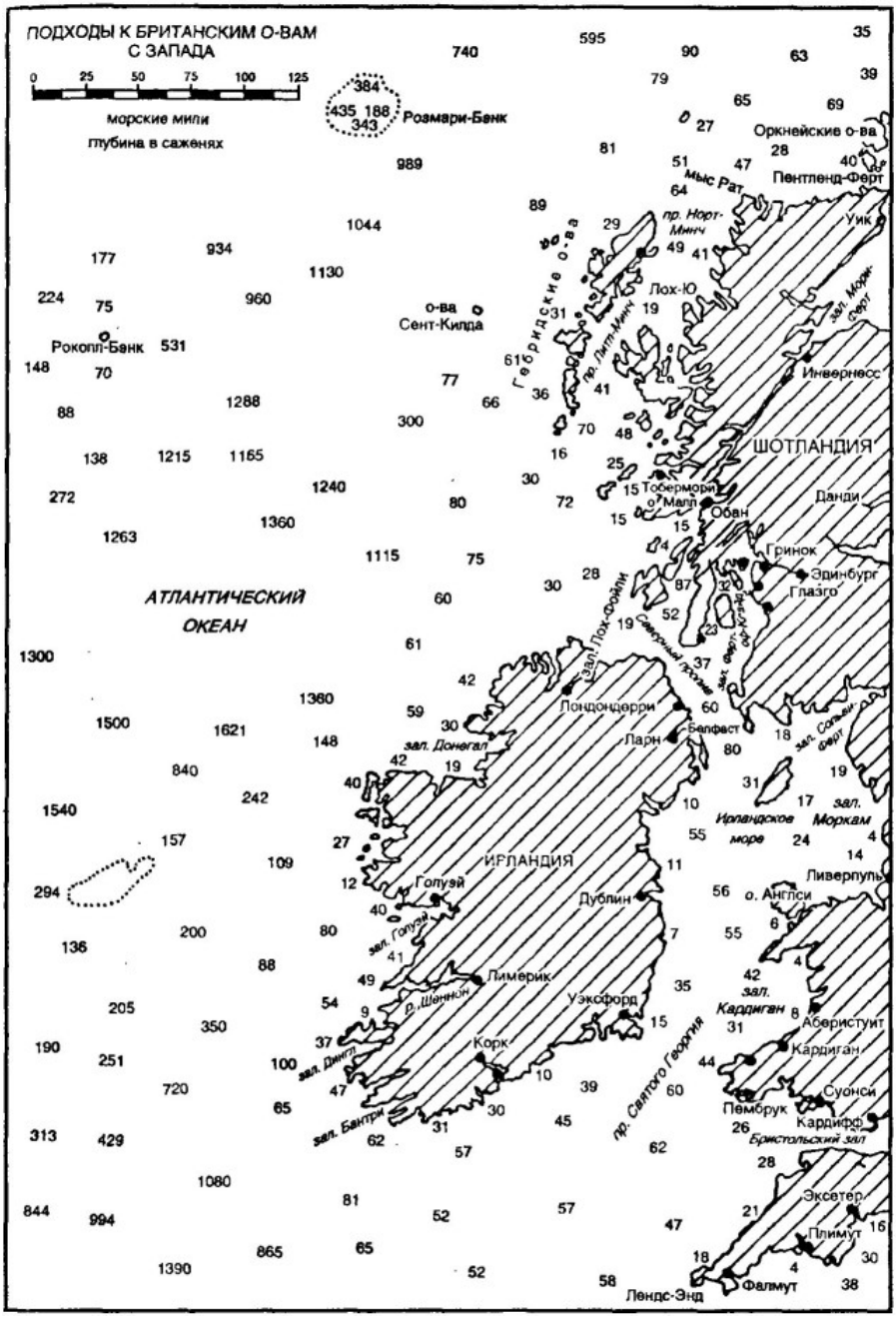
Еще до получения уточненной информации об активности противника в Атлантике я отправил «U-37» в район к северо-западу от мыса Финистерре, то есть в западную часть Английского канала, где судоходство всегда было напряженным и где операции против торговых судов имели высокую вероятность успеха.

Вскоре Ерн доложил, что из двух выпущенных магнитных торпед две взорвались преждевременно, а еще две не взорвались вообще. Вряд ли это можно было считать удачным началом операции. Я даже начал склоняться к выводу, что магнитное взрывание в войне вообще бесполезно. Высоконаучные объяснения и всевозможные теории, постоянно выдвигаемые инженерными службами для объяснения причин неудач, не производили на меня серьезного впечатления. Я отказался впредь отягощать подводные лодки совершенно бесполезным грузом и запретил использование магнитных взрывателей. В дальнейшем я решил полагаться только на ударные взрыватели. За последнее время они подверглись значительным усовершенствованиям, и я решил, что пусть уж лучше взрыв будет менее мощным, зато более надежным. Последующие события подтвердили мою правоту – ударные взрыватели показали себя с лучшей стороны, а магнитные продолжали отказывать.

9 июня «U-37» вернулась на базу в Вильгельмсхафене после боевого похода в Атлантику. Проведя в море 26 суток, лодка потопила 43 тысячи тонн вражеского тоннажа. Полоса неудач закончилась. Мы снова доказали, что боевая мощь подводного флота высока. Не зря я так верил в своих людей. Я был очень благодарен командиру «U-37» за все, что ему удалось сделать. Он тоже отлично понимал, как много зависит от результатов его первого похода. Теперь команды других подлодок, которым также предстояло идти в Атлантику, могли не сомневаться: то, что сделали моряки с «U-37», сумеют сделать и другие. Психологический эффект норвежских неудач был окончательно преодолен.

Начался первый этап битвы за Атлантику. Для нас он стал особенно успешным. Сложилась весьма благоприятная ситуация для ведения военных действий против торгового судоходства

противника. Норвежская кампания и необходимость сильного эскорта в Канале явились непосильным бременем для британских военно-морских и военно-воздушных сил, действовавших в Атлантическом океане. Поэтому наши подлодки довольно часто встречали суда, идущие независимо, а конвои охранялись слабо, причем зачастую воздушного эскорта не имели вообще. В июне 1940 года стало очевидно, что западная часть Английского канала продолжает оставаться крайне напряженным участком, по которому проходит множество торговых путей противника. Когда после успешного завершения наступательных операций против Франции, начавшихся 10 мая, мы получили французские порты на побережье Канала и Бискайского залива, британские конвои перешли с маршрута, проходящего к югу от Ирландии, на маршрут, проходящий к северу от нее, а оттуда в Северный пролив. Мы ожидали, что дальше этой точки конвои будут рассеиваться на обширной площади. Однако мы оказались не правы. Как правило, конвои следовали в походном ордере до широты Роколл-Бэнк (см. карту 4).



Карта 4

Вскоре, пользуясь сообщениями с подводных лодок, мы составили для себя полную картину активности противника. Я неизменно старался получать своевременную информацию о любых изменениях в организации движения британских судов.

Если на протяжении двух дней я не получал сообщений о замеченных судах, то я сразу же приказывал перераспределить наши силы в Атлантике. Становилось все более очевидно, что у нас имеются все шансы достичь по-настоящему замечательных результатов. Не проходило и дня, чтобы какая-то из немецких лодок не потопила хотя бы одно судно.

Во время войны чрезвычайно сложно получить достоверную информацию. Поэтому я вовсе не был уверен, что правильно перераспределяю флот в море. Эффективность моих действий могла быть подтверждена только успешными действиями моих подопечных.

Сегодня мы точно знаем, какие меры по защите от нападений немецких подводных лодок принимались в те дни англичанами в районе к западу от Британских островов. С мая по октябрь 1940 года конвои, отправлявшиеся из Великобритании на запад, эскортировались только до 12° западной долготы, а позже – до 19°. Приблизительно на этих же долготах конвои, следующие в Великобританию, встречали силы эскорта. Конвои из Америки сопровождались канадскими эсминцами на 400 миль в глубь Атлантики. Всю остальную часть долгого пути по открытому морю через океан торговые суда обычно шли под охраной одного вспомогательного крейсера.

Чтобы усилить охрану конвоев, британский военный кабинет по инициативе У. Черчилля принял ряд решительных мер. 8 мая 1940 года англичане оккупировали Исландию, имея целью обеспечить военно-морские и воздушные базы для своих эскортных сил. Летом 1940 года Черчилль получил 50 американских эсминцев в обмен на передачу Соединенным Штатам военно-морских и военно-воздушных баз на Ньюфаундленде, Бермудах и в Вест-Индии.

Меры, принятые британским правительством по защите своих торговых конвоев от нападений подводных лодок, оказались не слишком эффективными. Не помогало и изменение маршрутов конвоев, что также практиковалось адмиралтейством. «Противник, – писал Роскилл, – быстро находил новые маршруты, по которым следовали наши торговые суда» (Война на море. Т. 1. С. 349). Частая перегруппировка подводных лодок, о чем я уже упоминал ранее, стала предметом постоянной тревоги англичан.

С самого начала новой фазы битвы за Атлантику я надеялся получить возможность атаковать конвой силами группы подводных лодок. От такого сражения можно было ожидать великолепного результата. Однако, имея в своем распоряжении крайне ограниченное число подводных лодок, я понимал, что обнаружить вражеский конвой в открытом море будет трудно.

Поэтому я ввел новое правило, требующее от командиров подводных лодок немедленно докладывать о присутствии конвоя, если его положение позволяет организовать атаку силами нескольких подлодок, находящихся в непосредственной близости. Информация о конвоях противника поступала также со станций радиоперехвата командования ВМС. Большинство перехваченных и расшифрованных сообщений содержали инструкции о месте встречи конвоя и эскорта. Но их своевременную расшифровку произвести удавалось не всегда – как повезет. В период между июнем и сентябрем я сделал несколько попыток использовать эти сообщения для разработки совместных операций против конвоев для группы подводных лодок. Две подобные попытки в июне и одна в августе оказались неудачными, поскольку противник изменил место встречи и соответствующая информация перехвачена не была. А в августе мы получили информацию об изменении точки встречи, но на сутки позже. Все, что оставалось делать, это организовать преследование. В условиях плохой видимости и штормовой погоды конвой сумела догнать только одна подлодка, которая и потопила одно судно.

В сентябре снова было перехвачено сообщение о месте встречи конвоя и эскорта, на этот раз вовремя, за четверо суток до подхода конвоя из Америки. Я направил 4 подлодки, чтобы обнаружить конвой в Атлантике на 1245'западной долготы, что и было сделано. Снова ухудшилась погода, но, несмотря на бушующее море и 8-балльный порывистый ветер, наши подводные лодки потопили 5 судов. Во время этой атаки на «U-47» были полностью израсходованы торпеды, и я решил использовать эту лодку для ведения погодных наблюдений. Ей предстояло занять позицию к западу от 23° долготы, то есть в 750 миль от западного побережья Англии, и дважды в день передавать сообщения о погоде, что было чрезвычайно важно для нашей авиации.

Командир «U-47» Прин как раз находился на указанной позиции, когда прямо на него вышел очередной конвой, направляющийся из Северной Америки в Англию. И это несмотря на тот факт, что англичане должны были перехватить отправляемые Прином сообщения о погоде, то есть наверняка знали его местонахождение. Вероятнее всего, дело в том, что на больших расстояниях радиопеленг не дает результатов, достаточно точных для обходного маневра. Прин поддерживал контакт с противником, а я направил туда еще 5 подводных лодок. Ночью 21-22 сентября эти лодки совершили групповую атаку на конвой, состоящий из 15 груженых судов. Согласно информации британского адмиралтейства, они потопили 11

судов и повредили двенадцатое. Успех мог бы стать более полным, но не только у Прина, а еще на нескольких лодках закончились торпеды. Тем не менее общий результат был довольно-таки впечатляющим. В военном дневнике я записал: «Происшедшие в последние несколько дней сражения наглядно доказали, что принципы, разработанные в мирное время, как в отношении использования радио при нахождении рядом с противником, так и в части совместных действий подлодок при атаке на конвои, были правильными».

За этим сражением в середине октября последовали еще два аналогичных. В ночь с 16 на 17 октября подлодка «U-48» командира Блейхродта, находившаяся к северо-западу от Роколл-Бэнк, установила контакт с конвоем, следовавшим в Великобританию. Еще 5 подводных лодок, находившихся к северу и востоку от Роколл-Бэнк, были направлены к конвою. Это были «U-46» (командир Эндрас), «U-99» (командир Кречмер), «U-100» (командир Шепке), «U-101» (командир Фрауенгейм) и «U-123» (командир Меле). Подвергшись преследованию и атаке глубинными бомбами, «U-48» потеряла контакт с противником. Остальные лодки заняли позиции цепью, пересекающей наиболее вероятный маршрут движения конвоя, причем на некотором расстоянии к востоку от последних известных координат конвоя, поскольку лодкам требовалось время для занятия новой диспозиции. Кроме того, следовало убедиться, что подлодки обогнали конвой, поэтому был сделан расчет на появление конвоя в пределах видимости при свете дня. Утром 18 октября наши подлодки достигли заданных позиций. Все складывалось удачно, и уже вечером конвой попал в засаду. Во время серии атак с поверхности воды наши подлодки потопили 17 судов. Это был конвой SC-7, следующий из Австралии в Великобританию.

На следующее утро подлодки «U-99», «U-101» и «U-123», полностью израсходовав боезапас, взяли курс к родным берегам. В то же утро Прин, оставшийся в районе к западу от Роколл-Бэнк, установил контакт еще с одним конвоем, также следовавшим в Великобританию. Из всех подлодок, принимавших участие в операции накануне, к боевым действиям были готовы только «U-46», «U-48» и «U-100». Кроме того, командир Либе («U-38») и командир Кунке («U-28») были предупреждены о том, что конвой может приблизиться к их району операций. За исключением «U-28», находившейся слишком далеко, все перечисленные субмарины в ночь с 19 на 20 октября атаковали новый конвой HX-79 и потопили еще 14 судов. Той же ночью подводные лодки обнаружили обратный конвой HX-79A и потопили 7 судов.

Таким образом, только за три дня преимущественно во время

ночных атак 8 немецких подводных лодок потопили 38 судов из трех различных конвоев. Ни одной подлодки не было потеряно. Я пришел к следующим выводам, которые и занес в военный дневник:

1. Операции продемонстрировали правильность принципа, который начиная с 1935 года доминировал в развитии тактики подводного флота и широко применялся в подготовке личного состава подводников. Я имею в виду то, что концентрированная цель, коей и является конвой судов, должна атаковаться также концентрированными средствами, то есть группой подводных лодок, действующих совместно. Это стало возможным благодаря развитию средств связи.

2. Подобные атаки стали возможными лишь после соответствующей подготовки офицеров и матросов.

3. Они возможны, только если в рассматриваемом районе находится достаточное число подводных лодок.

4. Чем больше подводных лодок находится в данном районе, тем больше вероятность обнаружить большее число конвоев, а значит, имеется больше возможностей для согласованных атак.

5. Присутствие большого числа немецких подводных лодок также означает, что после атаки морские подходы к побережью Великобритании останутся опасными. А в настоящее время почти все подводные лодки, израсходовав боезапас, вынуждены вернуться на базу.

6. Успех, подобный достигнутому, вовсе не является обязательным и непременным результатом каждой операции. Туман, плохая погода, а также некоторые другие факторы могут полностью лишить участников атаки шансов на успех.

Однако решающим фактором всегда был, есть и будет человеческий, то есть способности командиров и экипажей.

Эти несколько фраз, как мне кажется, наиболее полно отражают проблему операций против конвоев. Остается только добавить несколько слов относительно своего последнего тезиса, я имею в виду о способностях командиров. На начальной стадии битвы за Атлантику, то есть в первых операциях после норвежского провала, у нас были такие командиры, как Прин, Герберт Шультце, Кречмер, Шепке, Эндрас, Либе, Лёт, Фрауенгейм, Вольфгарт, Ёрн, Йениш и другие – все, как на подбор, мужественные, отважные люди и опытные подводники. Они получили хорошую подготовку в мирное время и в первые месяцы войны успели проявить себя с самой лучшей стороны. В войне против торгового судоходства Великобритании они действовали храбро, умело, но не безрассудно и достигали превосходных результатов. Часто им приходилось действовать в

одиночку, иногда группами, но они неизменно показывали высокий профессионализм и личное мужество. Они чувствовали себя «правителями морей», способными справиться с любыми оборонительными мерами, применяемыми противником. Степень их веры в свои силы может быть проиллюстрирована отрывками из военного дневника Отто Кречмера. Записи были сделаны после атаки на конвой в ночь с 18 на 19 октября.

«18 октября

23.30. Атакуем правое крыло предпоследнего ряда. Выстрел из носового торпедного аппарата по крупному сухогрузу. Судно уклонилось, торпеда прошла перед ним и ударила в еще более крупное судно, следующее на расстоянии 1740 ярдов. Судно грузоподъемностью около 7 тысяч тонн получило пробоину под фок-мачтой и быстро затонуло. Полагаю, два носовых трюма были сразу же затоплены.

23.58. Выстрел из носового торпедного аппарата по большому сухогрузу грузоподъемностью примерно 6 тысяч тонн. Расстояние 750 ярдов. Торпеда ударила в борт под фок-мачтой. После взрыва торпеды над палубой поднялась высокая стена пламени и последовал взрыв, разорвавший корпус. Облако дыма поднялось на 600 футов. Носовая часть судна оказалась полностью развороченной, судно охватило зеленое пламя.

19 октября

00.15. К горящему судну приблизились три эсминца и начали производить поиски вокруг. Я ушел юго-западным курсом, но вскоре снова восстановил контакт с конвоем. Все время слышал звуки взрывов торпед с других лодок. С эсминцев начали выстреливать осветительные снаряды – видимо, ребята ничего лучшего не придумали и решили таким образом успокоить друг друга. К тому же при ярком лунном свете это все равно ничего не дает. Приближаюсь к конвою сзади.

1.38. Выстрел из носового аппарата по сухогрузу грузоподъемностью около 6 тысяч тонн с расстояния 945 ярдов. Попадание под фок-мачтой. Судно сразу затонуло.

1.55. Выстрел из носового аппарата в следующее судно грузоподъемностью около 7 тысяч тонн с расстояния 945 ярдов. Попадание под фок-мачтой. Судно затонуло в течение 40 секунд».

За период с мая по октябрь включительно подводными лодками было потоплено 287 судов (1 450 878 тонн). Наиболее «урожайным» месяцем стал октябрь – 63 судна (352 407 тонн). Это было достигнуто благодаря организации совместных атак на конвой группой подводных лодок, применению тактики «волчьих стай».

По сведениям британской статистики, 70% судов, потерянных

в сентябре, затонули во время ночных атак немецких подводных лодок. Примерно такая же картина наблюдалась в октябре. Благодаря ночным операциям мы, по словам Роскилла, атаковали «самое уязвимое место обороны».

К данным о потоплении торгового тоннажа следует добавить уничтожение в этот же период вспомогательных крейсеров «Андания», «Каринфия», «Данвеган-Касл», «Скотстаун» и «Трансильвания» (49 234 тонны), а также эсминца «Верлвинд».

Доля каждой подводной лодки в общих результатах была очень высока. К примеру, в июне на каждую подводную лодку в море в сутки приходилось 514 тонн потопленного тоннажа противника, в июле – 593 тонны, в августе – 664 тонны, в сентябре – 758 тонн, а в октябре, ставшем для англичан месяцем великих потрясений, 920 тонн. Указанные цифры взяты из данных британской статистики.

За этот же период в Атлантике было потеряно 6 немецких подводных лодок. Среди них была «U-32» (лейтенант Йениш), которая несколько раньше, 28 октября, потопила «Эмпрес-оф-Бритн» грузоподъемностью 42 тысячи тонн после того, как корабль загорелся в результате немецкой бомбежки.

Конечно, потери были болезненными, но все же они могли считаться приемлемыми по сравнению с ущербом, нанесенным противнику.

Сколько же подводных лодок участвовало в достижении столь впечатляющего результата?

В начале войны мы имели, как уже говорилось ранее, 57 подводных лодок. К этому количеству в течение первого года войны добавилось 28 новых лодок. За этот же период 28 лодок было потеряно, в результате чего 1 сентября 1940 года мы обладали теми же 57 подлодками, что и перед началом войны.

Из общего количества в эксплуатации находилось 39 единиц. Вплоть до июля 1940 года в среднем только 12 подводных лодок единовременно находились в боевых походах. Учитывая, что половина времени любого похода тратится на то, чтобы дойти до оперативной зоны и вернуться обратно, непосредственно в боевых операциях единовременно участвовали только 6 подводных лодок. Они и вели войну против Великобритании.

1 сентября 1939 года мы имели 39 подлодок, готовых к выходу в море. 1 сентября 1940 года это число снизилось до 27. На то было две причины. Во-первых, 1 сентября 1940 года больше подводных лодок было занято на всевозможных испытаниях, а во-вторых, что более важно, больший процент подлодок был выделен для тренировок и обучения личного состава. Увеличение числа учебных судов началось еще в период норвежской кампании. Они

располагались на Балтике и использовались для всесторонней подготовки личного состава для новых субмарин, которые стали поступать начиная с 1941 года.

Несмотря на это, общий объем потопленного тоннажа и доля каждой лодки в период с июля по сентябрь были выше, чем в первые месяцы войны. Этому, если не считать некоторого улучшения общих условий, в которых нам приходилось сражаться, в немалой степени способствовало приобретение французской военно-морской базы Лориан и портов Бискайского залива.

С мая 1940 года началась французская кампания, проводимая вооруженными силами Германии. Командование подводного флота следило за ее развитием чрезвычайно внимательно. Если армии будет сопутствовать успех, мы получим важное стратегическое преимущество, заняв базы на побережье Бискайского залива. Таким образом будет реализована наша надежда на улучшение неблагоприятного со стратегической точки зрения географического положения vis-a-vis Великобритании. Мы получим выход со своих «задворков» в юго-восточную часть Северного моря, окажемся на берегах Атлантики, где в основном и будет вестись война с Англией. Больше не будет опасности, что принятые противником меры не позволят субмаринам выйти в море, поскольку такие меры возможны только на мелководьях Северного моря. Более того, имея базы в Атлантике, расстояние, которое придется преодолевать подлодкам, чтобы достичь основных морских путей Великобритании, станет существенно короче. В атлантических операциях смогут участвовать даже 250-тонные субмарины.

Для нас станут доступными новые ремонтные мощности, а немецкие судоверфи теперь смогут сконцентрироваться на постройке новых кораблей. В общем, обладание портами Бискайского залива стало чрезвычайно важным для развития подводной кампании немецкого флота. Теперь следовало приложить все усилия, чтобы не упустить дополнительные возможности, представившиеся благодаря коренному улучшению нашего стратегического положения в войне на море. В кампании против Франции подводный флот практически не участвовал. Тщательно охраняемые транспорты пересекали пролив, отделявший Англию от Франции, по никому не известным проходам в минных полях. Лишь однажды «U-13» командира Макса Шультце атаковала суда в проливе, но эта отчаянная попытка завершилась лишь потерей лодки.

В мае и июне военная кампания против Северной Франции шла полным ходом, а в это время командование подводного

флота готовилось к перебазированию в порты Бискайского залива. На следующий день после заключения перемирия туда отправился поезд, загруженный торпедами и необходимым оборудованием для технического обслуживания подводных лодок. Здесь же ехал технический персонал. В начале июня во Францию была отправлена разведывательная группа из моего штаба с задачей обследовать бискайские порты на предмет их пригодности к использованию в качестве баз подводного флота. Я ни минуты не сомневался, что, если на запад Франции будут перебазированы подводные лодки, там же будет располагаться штаб командования. Необходимость поддержания тесного и постоянного контакта с командирами и командами подводных лодок была вполне очевидной, а сделать это, находясь на большом расстоянии от баз, представлялось весьма затруднительным. Конечно, при этом неизбежно другое неудобство – удаление от штаба командования ВМС в Берлине, но с ним придется смириться и постараться преодолеть негативные последствия этого путем максимального улучшения средств связи. Кроме того, я считал необходимым для себя находиться вблизи бискайских портов, чтобы лично наладить сотрудничество с авиацией, на которое возлагал большие надежды в будущем. Чтобы принять окончательное решение, 23 июня я сам отправился на побережье Бискайского залива. В результате инспекционной поездки я пришел к заключению, что для переоборудования бискайских портов в базы для подводного флота необходимо выполнить следующие мероприятия:

1) организовать снабжение топливом, продовольствием, водой;

2) организовать производство мелкого ремонта;

3) после выполнения пунктов 1 и 2 перевести на новые базы все немецкие подводные лодки, действующие в Атлантике, и штаб командования подводного флота;

4) организовать производство капитального ремонта.

В последующие недели соответствующие подразделения командования ВМС занимались выполнением перечисленных выше задач. 7 июля «U-30» стала первой немецкой подводной лодкой, пришедшей из Атлантики в Лориан для получения топлива и боезапаса. 2 августа судоверфь Лориана уже была готова принимать лодки в ремонт. Больше подлодкам, возвращающимся из Атлантики, не приходилось идти в Германию для выполнения ремонта и отпуска команды. Теперь они следовали в Бискайский залив. 29 августа штаб командования подводного флота переехал из Зенквардена (недалеко от Вильгельмсхафена) в Париж (временно). Там мы ожидали

завершения оборудования моего нового командного пункта в Керневеле (недалеко от Лориана) средствами связи.

К преимуществам, полученным в результате захвата портов Бискайского залива, которые я уже перечислил ранее, очень скоро добавилось еще одно, весьма значительное. Ремонтные возможности Лориана оказались намного более эффективными, чем возможности перегруженных немецких доков. Процентное отношение подлодок в море к общему количеству подлодок возросло, как никогда ранее. Но и это еще не все. При общем увеличении числа дней в море на путь к оперативной зоне и обратно тратилось меньше времени. До июля 1940 года подлодкам приходилось преодолевать в среднем 450 миль (через Северное море и вокруг севера Великобритании), чтобы выйти в Атлантику. Теперь они экономили неделю на переходе, а значит, имели возможность дольше оставаться в оперативной зоне. То есть количество подводных лодок, непосредственно занятых в операциях против врага, тоже увеличивалось.

Только благодаря обладанию бискайскими портами при общем снижении численности подлодок количество единовременно занятых в боевых операциях возросло до 8-9 единиц, поэтому и достигнутые ими успехи были куда значительнее, чем в первые месяцы войны.

Представляется совершенно очевидным, что, имей мы в этот период больше подводных лодок, можно было достичь воистину грандиозных результатов. Помимо того что с получением каждой новой подлодки возросло бы число потопленных судов противника, увеличение общего числа подлодок дало бы еще одно неявное преимущество. Чем больше подводных лодок, тем больше пар глаз ведет наблюдение, в море, а значит, тем больше вероятность обнаружения конвоя и тем меньше времени будет затрачено на его поиски. А результатом всего перечисленного стал бы рост доли потопленного тоннажа, приходящейся на каждую лодку в море в сутки.

Однако увеличение общего числа подводных лодок, готовых к боевым действиям, летом 1940 года было еще невозможным. Да и в то время мы еще не дошли до крайности – это, как я уже говорил, произошло в феврале 1941 года, когда число лодок, готовых к выходу в море, уменьшилось до 22. Летом 1940 года меня постоянно атаковали предложениями прекратить подготовку личного состава будущего подводного флота, а высвободившиеся при этом подлодки отправить в Атлантику, чтобы максимально полно использовать открывшиеся перед нами замечательные перспективы.

Подобные предложения я всегда решительно отвергал. Так

можно было поступить, будь мы абсолютно уверены, что рост потерь англичан, который стал бы результатом использования дополнительно 22 подлодок, по большей части маленьких, заставит Великобританию искать пути к заключению мира. А такой вариант развития событий я считал совершенно нереальным. Я придерживался мнения, что только намного более высокие и увеличивающиеся от месяца к месяцу потери на море в конце концов сделают Великобританию более сговорчивой. Но чтобы добиться этого, нам нужно было намного большее число подводных лодок, чем то, что мы могли высвободить, прекратив обучение подводников. Именно об этом я неоднократно говорил еще до войны. Как и раньше, я считал, что увеличение объема строительства мощных подводных лодок – задача первостепенной важности. Одновременно с ее решением нам следует организовать и подготовку будущего плавсостава, людей, которые придут на эти новые лодки. Поэтому вопрос прекращения их практического обучения мною не обсуждался. Наоборот, я всерьез обдумывал возможность перевода дополнительного числа подлодок в разряд учебных.

Летом 1940 года я, как и раньше, верил, что война будет затяжной. Неоперившимся юнцам, обучавшимся на курсах командиров-подводников и искренне опасавшимся, что война закончится, а им так и не удастся повоевать, я всегда отвечал: «Не стоит волноваться. На вашу долю выпадет столько сражений, что они успеют вам надоесть до зубовного скрежета. Не забывайте, что нам противостоит самая могущественная морская держава в мире».

Заявление британского правительства от 18 июня, что страна будет продолжать сражаться, несмотря ни на что, я считал искренним и вполне естественным. Оно вполне соответствовало характеру англичан, которые никогда не отказывались от борьбы, не доведя дело до конца. Оно также соответствовало менталитету правительства, во главе которого стоял Черчилль, британским традициям ведения войны, да и не противоречило сложившимся обстоятельствам. Пока их островное государство и жизненно важные морские пути не подвергались смертельной опасности, англичане не видели смысла в прекращении войны. Поражение их главного союзника на континенте – Франции, – конечно, оказалось неприятным фактом, с которым нельзя было не считаться, но прямого влияния на жизнь англичан он не оказывал. Когда Франция капитулировала, я ни на минуту не поверил в то, что это может подтолкнуть англичан к принятию наших мирных предложений, в каких бы выражениях они ни были сформулированы. По моему убеждению, у нас не было выбора –

только продолжать сражаться с величайшей морской державой. При этом я считал, что мы должны вести боевые действия таким образом, чтобы со временем поставить Великобританию перед необходимостью начать переговоры.

Самый быстрый способ достижения этой цели – вторжение и оккупация. Летом 1940 года немцами был составлен план вторжения, получивший название «Морской лев». В нем должны были принять участие все подводные лодки, включая учебные. Лично я не верил в успех вторжения. Командование ВМС считало (и довело свое мнение до сведения Гитлера), что первым делом мы должны обеспечить господство в воздухе в зоне над проливом. По-моему, абсолютно обоснованно. Но одного только этого было недостаточно. Для успешного вторжения нам следовало обеспечить и господство на море. Ведь дело заключалось вовсе не в том, чтобы просто переправить войска через пролив. После этого необходимо было обеспечить их снабжение всем необходимым, причем в течение неопределенного промежутка времени. Да и подкрепление должно было поступать на остров регулярно. Мы же не господствовали ни в море, ни в воздухе и не имели возможности это обеспечить. Поэтому, на мой взгляд, командование ВМС заняло правильную позицию, не выступая против вторжения открыто, но делая очевидной необходимость предварительного решения нереальных задач. И поскольку мое мнение совпадало с мнением командования ВМС, я даже в период, когда шла подготовка к вторжению, продолжал заниматься подготовкой новых команд подводников и ведением боевых действий в Атлантике. 5 сентября я изложил свою позицию главнокомандующему ВМС и заручился его поддержкой. Он оставил за собой право в случае обострения ситуации принять решение о прекращении тренировок и направлении всех учебных подлодок для участия во вторжении.

Второе стратегическое направление, открытое для нас, – это завоевание Средиземноморья и вытеснение англичан со Среднего Востока. Для последних это имело бы тяжелые последствия и значительно улучшило бы наши позиции в Европе благодаря укреплению южного фланга. Однако, хотя потеря Средиземноморья и утрата завоеванных позиций на Ближнем Востоке оказались бы для Великобритании прискорбными, все же это был косвенный удар, так же как и потеря Франции в качестве союзника. Все это не представляло реальной и прямой угрозы острову и жизненно важным коммуникациям. Опять же, покорение Средиземноморья не могло быть выполнено только силами наших итальянских союзников. Обязательно потребуется помощь Германии, причем как на суше, так и на море.

Единственный способ предоставления помощи на море – отвлечь и без того совершенно недостаточные силы, ведущие неравный бой с великой морской державой на решающем театре военных действий – в Атлантике. Иными словами, требовалось все тщательно и всесторонне обдумать, прежде чем рекомендовать правительству начинать стратегическое наступление в Средиземноморье или даже приступить к планированию этих операций.

Чтобы сделать Великобританию более сговорчивой, по моему мнению, для нас оставался возможным только один, третий стратегический курс – вести войну на морских коммуникациях; это единственное, что затрагивало интересы страны непосредственно. Именно от морского судоходства напрямую зависело ведение Великобританией войны, и при наличии реальной, серьезной угрозы политический курс страны не сможет не измениться. Поэтому нам необходимо придерживаться именно этого курса и попытаться извлечь максимум выгоды для себя. Все ресурсы военной стратегии Германии должны быть сосредоточены на жизненно важной задаче ведения войны на море, принимая во внимание наличие у нас несомненных преимуществ, приобретенных благодаря победе над Францией.

Было очевидно, что на уничтожение флота противника потребуется много времени. По оценкам наших экспертов, в 1940 году английские и американские судоверфи строили ежемесячно 200 тысяч тонн тоннажа, не приходилось сомневаться, что противник примет все возможные меры для увеличения этой цифры. Но увеличение будет происходить поэтапно и поэтому почувствуется не сразу. Да и потребности в тоннаже будут постоянно увеличиваться, поскольку военный потенциал англичан будет напрямую зависеть от наличия тоннажа. Таким образом, наша цель очевидна – топить как можно больше судов и как можно быстрее. Но прежде чем мы сможем выполнить эту задачу, нам следует позаботиться о средствах для решения, то есть обеспечить себя самым эффективным оружием для ведения войны против торгового судоходства, иными словами, построить как можно больше подводных лодок и как можно быстрее. Именно такого мнения я придерживался и не упускал возможности его высказать.

В октябре 1940 года 8 подводных лодок, действуя одновременно, потопили 63 судна (352 407 тонн) – бесспорно, тяжелейшая потеря для Великобритании. Тоннаж ее флота неуклонно уменьшался. Но, как я уже неоднократно упоминал, я всегда настаивал, чтобы одновременно действовали не 8, а 100 подводных лодок! Таким количеством мы могли бы достичь

решающих результатов в войне против торгового судоходства. Таково было и есть мое мнение, и, как мы сегодня знаем, я был далеко не одинок. В изложенной Черчиллем истории Второй мировой войны красной нитью проходит мысль о том, что самой страшной опасностью для Великобритании он считал именно немецкие подводные лодки и что Германии следовало сделать ставку именно на этот вид оружия (см. приложение 4).

Черчилль верил в это и действовал соответственно. Он лично следил за мероприятиями по противолодочной защите, проводимыми комитетом по обороне, принимал непосредственное участие в решении всех задач, связанных с битвой за Атлантику. Для этого в военном кабинете был создан специальный комитет, куда помимо премьера вошли некоторые министры, а также первый морской лорд, глава штаба ВВС и научные советники.

Все ресурсы, имеющиеся в распоряжении британского правительства, были задействованы для противостояния угрозе со стороны подводного флота Германии. И делалось это по инициативе и с полного одобрения премьер-министра Великобритании.

А как обстояли дела у нас? Даже после начала войны глава государства не сделал ничего, чтобы скоординировать усилия всех заинтересованных лиц и направить их к главной цели: созданию и расширению единственного оружия, которого опасались англичане, – подводного. Мы были очень далеки от того, чтобы сделать ставку на подводный флот.

Для англичан – правительства, военного командования и нации в целом – необыкновенная важность битвы за Атлантику была фактом совершенно очевидным. В Германии дело обстояло не совсем так. Мы в основном следили за развитием событий на земле, почему-то пребывая в уверенности, что победа на суше одновременно станет поражением Великобритании на море. То, что где-то в далекой Атлантике жалкая,, горстка подводных лодок ведет сражение, победа в котором могла бы решить исход войны, командованию вооруженных сил Германии было не дано понять.

9. ОРГАНИЗАЦИЯ ПОДВОДНОГО ФЛОТА И СТРОИТЕЛЬСТВО ПОДВОДНЫХ ЛОДОК

Подводная война в Атлантике. – Постройка подводных лодок дома. – Оперативные и учебные подразделения подчинены фон Фридебургу. – Моя вера в подводный флот. – Новая судостроительная программа. – Противодействие Геринга. – Нежелание Гитлера сотрудничать

Офицер, командующий подводными лодками, был подобен двуликому Янусу. Одно из его лиц было постоянно обращено в сторону Атлантики, а другое – к дому. Командир, так же как и офицеры штаба, всячески старались облегчить участь субмарин, ведущих нелегкий бой с противником. Они радовались, когда подлодкам удавалось добиться успеха, испытывали разочарование, когда в далекой Атлантике дела шли не так, как хотелось бы. Оставаясь на берегу, офицеры искренне переживали за судьбу каждого и всегда чувствовали огромное облегчение, если долгое время молчавшая лодка снова выходила в эфир. Когда же подлодка возвращалась на базу, все с тревогой ждали сообщения о том, что она благополучно миновала прибрежные воды, где было полно мин и нередко появлялись вражеские субмарины. Потеря каждой лодки была тяжелым ударом для всех береговых офицеров, им тоже требовалось время, чтобы вновь собрать все силы для продолжения борьбы.

Если появлялась возможность, я всегда старался побывать на подлодке сразу же после ее возвращения из боевого похода, поговорить с людьми.

Должен признаться, что, видя их – усталых, изнуренных многодневным напряжением боевого похода, побледневших и небритых, одетых в неизменные кожаные куртки, покрытые пятнами масла и морской соли, я до боли в сердце чувствовал, насколько они мне близки. Между нами была некая связь, существование которой невозможно объяснить словами, но и разорвать тоже нельзя.

Во время таких посещений я обычно от имени главнокомандующего сообщал о наградах, к которым капитан представлял своих людей. Замечу, что, когда речь шла о наградах,

на подводном флоте никогда не было никаких проволочек. Через день или два после возвращения из боевого похода подводник обычно получал возможность отправиться в отпуск и продемонстрировать друзьям и родственникам новенькие медали. Я считал практику немедленного награждения участников боевых действий очень важной психологически. Офицеры и матросы могли сразу получить все, что заработали честным трудом, и это доставляло им удовольствие. Иначе подводник вполне мог уйти в следующий поход и не вернуться, тогда у командования останется чувство вины и сознание невыполненного долга по отношению к человеку, отдавшему жизнь за родину.

Другое лицо офицера, командовавшего подводными лодками, было обращено к дому. Именно там строились новые подводные лодки, которых так катастрофически не хватало. Там они проходили испытания, там на них приходили новые команды, закончившие подготовку.

В этой связи я бы хотел вкратце остановиться на некоторых организационных моментах, имеющих прямое отношение к подводному флоту.

В мирное время подготовка плавсостава обладала несомненным приоритетом. Она была организована в тех же морских районах, где проходили учения офицерского состава. Тренировки и учения проходили под моим личным наблюдением и руководством силами как оперативного, так и административного персонала. После начала войны все пришлось менять. Первоочередной задачей стали операции против врага, и выполнение этой задачи требовало всего моего времени и внимания. Для руководства боевыми операциями мой командный пункт был перенесен туда, где можно было легко установить связь как с лодками в море, так и с вышестоящим командованием. А подготовка команд продолжала осуществляться на Балтике, в единственном морском районе, где отсутствовала опасность появления неприятеля. С учетом перечисленных факторов и была произведена реорганизация.

В то время мы считали, что руководство операциями и надзор за подготовкой кадров должны координироваться и направляться одним административным руководителем, а подготовка команд вестись в соответствии с оперативными требованиями момента. Поэтому было чрезвычайно важно, чтобы учебные подразделения получали самую свежую информацию об успехах наших подлодок, а также изменениях в тактике противника, проводимых им противолодочных мероприятиях и оборонительных мерах. Также мы должны были следить, чтобы любые новые инструкции, касающиеся процесса обучения, как можно скорее внедрялись в

практику. Для этой цели мы практиковали направление в школы опытных офицеров и старшин в качестве инструкторов.

Все это предполагало наличие нескончаемого потока приказов, рапортов и прочих документов между штабом и учебными подразделениями. Только таким образом новые подлодки с новыми экипажами можно было довести до состояния готовности к боевым действиям. Только так можно было свести к минимуму потери из-за некачественной подготовки или незнания противника.

Чтобы этого достичь, оперативные и учебные подразделения должны быть, как говорится, «сделаны из одного теста» и оставаться под единым командованием.

В 1938 году службы, подчиняющиеся тогда капитану фон Фридебургу, были переданы в распоряжение офицера, командовавшего подводными лодками. 1 апреля 1940 года, согласно долгосрочным планам назначения офицеров, разработанным командованием ВМС еще в мирное время, он должен был принять у меня командование подлодками. Для меня планировалась поездка на Дальний Восток, после чего я должен был принять командование дивизионом тяжелых крейсеров класса «Хиппер», который мне следовало сформировать до 10 октября 1940 года, и отправиться в длительный поход. Однако война перечеркнула эти планы.

Фридебург был прекрасным офицером, имевшим немалые организаторские способности, и к тому же настоящим трудоголиком. Поэтому с получением хороших назначений у него никогда не возникало проблем. Он пришел ко мне, несмотря на то что уже давно перерос предложенную ему должность, и начал с командира подводной лодки, после чего был переведен в штаб. Как и любому другому офицеру, попавшему на подводный флот с надводных кораблей, ему потребовалось время, чтобы привыкнуть к совершенно новым условиям. Когда же ему это удалось, Фридебург стал подводником телом и душой. Он говорил мне, что, участвуя в наших военных учениях, проведенных зимой 1938/39 года в Атлантике, где мы продемонстрировали тактику «волчьих стай», он убедился в необычайной важности субмарин для Германии. До самой своей смерти в мае 1945 года он оставался моим преданным другом и исполнительным подчиненным. Фридебург внес большой вклад в успех, достигнутый нашими подлодками.

17 сентября 1939 года я послал его из Вильгельмсхафена, вблизи которого тогда располагался мой командный пункт, на Балтику на моем штабном корабле «Эрвин Васснер». Его сопровождали руководители различных отделов штаба,

занимающиеся вооружением, административными и техническими вопросами, а также мой неизменный соратник коммандер Тедсен. Фридебург имел задание взять на себя процесс приемки и испытаний новых подводных лодок и все вопросы, связанные с личным составом, техническим оснащением и вооружением. В этом отношении действующие флотилии также поступали под его командование. В день, когда это было санкционировано командованием ВМС, Фридебург стал начальником организационной секции штаба подводного флота, подчиненным непосредственно мне. Поскольку со временем подводный флот расширился, его официальная должность называлась «адмирал, заместитель командующего подводным флотом». Позже он стал «адмиралом, командующим подводным флотом». Однако названия не имели большого практического значения. Главное заключалось в том, что организация оказалась эффективной и просуществовала до самого конца войны.

Молодые подводники всех рангов получали теоретическую подготовку под руководством Фридебурга в «учебных дивизионах подводного флота», а практическую – в «подводных учебных флотилиях». Будущие командиры посещали также торпедные курсы, а механики – технические. Подводные лодки, куда назначались эти офицеры после завершения обучения, отправлялись для всесторонних тренировок в море, завершавшихся учебной атакой «волчьей стаи» на хорошо охраняемый конвой, причем условия создавались по возможности максимально приближенными к боевым.

На завершающем этапе обучения люди проходили тренировочный курс для отработки техники погружения под руководством лейтенанта Ганса Мюллера, замечательного офицера, имевшего большой боевой опыт на подлодках. Отработка техники погружения также проводилась в условиях, близких к боевым. Она сопровождалась имитацией всех видов повреждений, которые могут возникнуть в результате атаки глубинных бомб, включая выход из строя дизелей, электромоторов, рулей и т. д. Таким образом, команда, отправляясь в свой первый боевой поход, могла быть уверена, что инструкторы, занимавшиеся их подготовкой, постарались предусмотреть все неожиданности, с которыми людям, вероятно, придется столкнуться в море, и показать путь к спасению.

Одновременно с созданием этой независимой организации административных и технических экспертов под руководством Фридебурга оперативные работники штаба также были объединены в оперативный отдел под командованием коммандера (позже контр-адмирала) Годта. Эта организация

также доказала свою ценность и просуществовала до конца войны.

Находясь на командном пункте на западе Франции, я с неослабным вниманием следил за одним вопросом, решающим для будущего подводного флота. Я имею в виду строительство новых подводных лодок. Я уже упоминал, что он должен был стать заботой нового департамента, созданного при штабе ВМС, который теоретически должен был претворять в жизнь запросы и пожелания командования подводным флотом.

Я тщательно продумал и сформулировал наши требования, после чего 8 сентября 1939 года отправил их командованию ВМС (см. приложение 5). В этом документе помимо требований, уже изложенных ранее, присутствовали и новые. В частности, я поднял вопрос о постройке трех подводных танкеров для доставки топлива и запасов подлодкам в море. Это бы позволило продлить период их нахождения в море в оперативной зоне. Далее я предложил продолжить строительство подводных крейсеров, заказ на которые был дан командованием ВМС еще до войны, но несколько видоизменить проект – на них следует устанавливать меньше орудий. Эти подводные лодки будут быстроходными, иметь большую дальность плавания, а основным оружием станут торпеды.

28 сентября 1939 года Гитлер посетил штаб командования подводного флота в Вильгельмсхафене. В присутствии главнокомандующего ВМС гросс-адмирала Редера и генерала Кей-теля я передал ему документ, отражающий мою оценку сложившейся ситуации. Среди прочих я постарался привлечь его внимание к следующим вопросам:

«…4. На подводном флоте значительный прогресс достигнут в организации связи. Теперь стало возможным координировать перемещения подводных лодок на огромных морских пространствах и собирать их в одном месте, если этого требует план совместной операции. Это означает, что теперь мы имеем возможность атаковать конвой торговых судов большой группой подлодок. Движущийся конвой становится точкой встречи подводных лодок, действующих в море. Практическая значимость этого была доказана учениями, проведенными в Бискайском заливе 11 – 15 мая 1939 года.

5. Всесторонне проанализировав вопрос организации подводной войны, я пришел к выводу, что наши подводные лодки способны нанести Великобритании смертельный удар по самому уязвимому месту.

6. Однако подводная война может вестись с успехом только в

том случае, если в нашем распоряжении будет достаточное число подлодок. Минимальное количество – 300 единиц. Однако строить их следует больше, чтобы компенсировать неизбежные потери, время на ремонт и т. д.

7. Имея такое число подлодок, я убежден, что подводный флот сможет достичь решающего результата».

Так у меня появилась возможность сообщить свои рекомендации главе государства и главнокомандующему вооруженными силами. Гитлер от комментариев воздержался.

В сентябре 1939 года гросс-адмирал Редер издал следующий приказ:

«Настоящим прекращается действие предвоенной судостроительной программы. Новая программа будет содержать следующие позиции согласно приоритету:

1) постройку подводных лодок по типам, рекомендованным командованием подводным флотом;

2) продолжение работ над пятью крупными кораблями: линкорами «Бисмарк» и «Тирпитц», крейсерами «Принц Эй-ген» и «Зейдлиц», а также авианосцем «Цеппелин»;

3) постройку эсминцев, торпедных катеров, минных тральщиков и траулеров для защиты территориальных вод».

Этой программой предусматривалось строительство 29 подлодок ежемесячно. Период между размещением заказа и завершением постройки был взят 1,7-2,5 года. На мой взгляд, это было непозволительно долго. Ведь на всевозможные испытания уйдет еще 3-4 месяца. Выходило, что я не могу рассчитывать на сколь бы то ни было существенное увеличение количества субмарин до второй половины 1941 года.

Новая судостроительная программа была разработана с учетом того, что флоту будет дан приоритет в части обеспечения сырьем и рабочей силой.

В этой связи 10 октября 1939 года гросс-адмирал Редер в беседе с Гитлером попросил о даче ему дополнительных полномочий. Ему было сказано, что выполнение судостроительной программы следует продолжать, однако чрезвычайные полномочия, о которых просил Редер, все же не были даны. Соответствующее решение было позже подтверждено в документе, полученном главнокомандующим ВМС от командования вермахта. В нем говорилось:

«1. Фюрер одобряет представленный командованием флота план в части:

а) завершения постройки пяти больших кораблей;

б) продолжения выполнения судостроительной программы (эсминцы, тральщики и др.);

в) выполнения предложенной программы строительства подводных лодок.

2. Поскольку фельдмаршал Геринг уже обладает самыми широкими полномочиями, фюрер и командование вооруженных сил воздерживаются от представления дополнительной власти для обеспечения постройки подводных лодок».

В результате этого решения флот не получил ассигнований, необходимых для выполнения программы строительства подлодок. 8 марта 1940 года главнокомандующий был вынужден временно уменьшить плановую цифру ожидаемого ежемесячного производства субмарин до 25.

Новые потребности флота требовали значительно больших промышленных мощностей, чему начал активно противодействовать фельдмаршал Геринг. И хотя, к примеру, флот потреблял всего 5% производимой в стране стали, наши настойчивые требования увеличить это количество остались без ответа.

В июне 1940 года главнокомандующий ВМС был вынужден признать, что временное уменьшение ежемесячного выпуска подлодок до 25 единиц следует считать постоянным.

Но даже этот план не выполнялся ни в части ежемесячного производства, ни, что еще более важно, сроков строительства. Его следовало максимально снизить, иначе продолжать подводную войну станет невозможно.

И снова командованию ВМС и подводного флота пришлось привлечь внимание к необычайной важности фактора времени:

«В создавшейся ситуации необходимо не только максимально увеличить производство новых подводных лодок, но и сделать это как можно быстрее, пока средние потери остаются невысокими, а принимаемые противником меры (включая американскую судостроительную программу, эффект которой станет ощутимым только в 1942-1943 годах) недостаточно эффективными. Возможность, которую мы сегодня теряем, может не представиться больше никогда…»

Среднемесячное производство подводных лодок в первой половине 1940 года составило 2 единицы, во второй половине года – 6. В первой половине 1941 года эта цифра составила 13 единиц (вместо первоначально намеченных 29, позже снизившихся до 25), и только во второй половине 1941 года она начала расти и к концу года достигла 20 подлодок в месяц.

Задача создания мощного подводного флота, на решение которой следовало употребить все имеющиеся ресурсы и энергию, поскольку она имела слишком большое значение для военного потенциала страны, фактически была сорвана. Тем самым мы

своими руками даровали англичанам огромные преимущества. Они наверняка были нам за это крайне признательны, но вряд ли поняли причины столь странной политики.

В июле 1945 года, когда я был военнопленным в Моон-дорфе, английский офицер передал мне составленный британским адмиралтейством список вопросов, касающихся событий Второй мировой войны. Приведу только первые два вопроса.

1. Почему немцы не сконцентрировались на постройке подводных лодок, если уже провели «генеральную репетицию» во время Первой мировой войны и знали, на что способно это оружие?

2. Почему это не было сделано в начале войны или хотя бы после отказа от идеи оккупации Великобритании?

Англичане не сомневались, что постепенное увеличение подводного флота начнется сразу после объявления войны. В своем труде, посвященном Второй мировой войне, вспоминая сентябрь 1939 года, Черчилль писал:

«Было очевидно, что немцы будут строить субмарины сотнями – наверняка все их верфи заняты именно этим. Через 12-18 месяцев начнется настоящая подводная война».

В «Войне на море» (Т. 1. С. 60) капитан Роскилл комментирует нашу странную нерешительность в деле постройки подлодок в первые годы войны следующим образом: «Медлительность, проявленная немцами в вопросе расширения своего подводного флота, имела для Великобритании самые благоприятные последствия».

10. БИТВА ЗА АТЛАНТИКУ В НОЯБРЕ 1940-ГО – ДЕКАБРЕ 1941 ГОДА

Года нехватки и растрачивания сил. – Оперативное планирование во Франции. – Северная Атлантика – перспективный район. – Нужда в военно-морской авиации. – Противодействие Геринга. – Я протестую. – Гитлер передает под мое командование несколько самолетов. – Важность совместных тренировок. – Проблема обнаружения конвоев. – Сотрудничество адмирала Пароны и итальянского флота. – Действия итальянцев нас разочаровали. – Разбазаривание подлодок. – Перевод 15 подлодок в Северную Африку. – Роль надводных кораблей в Атлантике. – Ремонт подлодок. – Гибель «Бисмарка». – Некоторые сражения с конвоями в Атлантике. – Провалы в Южной Атлантике

Ландсман, участвовавший в двух мировых войнах, называл субмарину кораблем, плавающим основную часть времени под водой и только изредка всплывающим на поверхность. Иными словами, он считал субмарину подводным кораблем. И был не прав. Субмарины, существовавшие до 1944 года, уходили под воду только при необходимости – в целях самозащиты или для атаки в дневное время. Основное время они проводили на поверхности воды. Скорее их можно было назвать ныряющими или погружающимися кораблями, то есть имеющими возможность исчезнуть из виду, погрузившись под воду. Субмарины всегда оставались на поверхности столько, сколько было возможно, ведь только так можно было обеспечить широкий обзор, и, кроме того, только на поверхности субмарина сохраняла максимальную мобильность, позволяющую ей быстро выйти на благоприятную для атаки позицию. Под водой все перечисленное выполнялось с намного меньшей эффективностью. Скорость движения в погруженном состоянии у субмарин была очень низкой – максимум 7 узлов, да и то недолго. При такой скорости было невозможно приблизиться к находящемуся на поверхности судну, двигающемуся, как правило, намного быстрее. Поэтому субмарине было очень сложно выйти на атакующую позицию. Под водой она была относительно неподвижна, и ее эффективность снижалась до эффективности, пожалуй, мины. Лодке оставалось только ждать и надеяться, что потенциальная жертва сама найдет

ее. Шансы на такой удачный исход были весьма невелики, а подлодки, придерживавшиеся такой тактики, больше всего походили на хищников, которые не гоняются за едой, а сидят и ждут, когда пища сама прибежит в широко распахнутую пасть. Поэтому на большие успехи не стоило и надеяться.

Если с субмарины замечали вражеское судно, находившееся на большом расстоянии в открытом море и в спокойную погоду, первым делом подлодка всплывала на поверхность, чтобы максимально быстро перейти в атакующую позицию – перед целью на ее пути. Выпущенная торпеда до столкновения с целью некоторое время движется, так же как и цель. Как правило, торпеда достигала цели, только будучи выпущенной со стороны носа вражеского судна. Если торпеду выпускали со стороны кормы, ей приходилось преследовать свою убегающую цель, которую обычно догнать не удавалось – пробег торпеды заканчивался, и она спокойно тонула, никому не причинив вреда.

Поэтому начиная с 1935 года основным принципом разработки новых тактических решений для субмарин стала мобильность. Групповая тактика, которую мы активно внедряли, была тактикой мобильной войны. Полностью используя свои скоростные возможности, одни подлодки часами, а то и сутками преследовали противника, другие искали в море вражеские конвои, третьи шли на сближение с противником, информацию о местонахождении которого получили по радио, четвертые поддерживали контакт с обнаруженным конвоем – в общем, все так или иначе участвовали в подготовке ночной атаки.

Одним словом, мобильность субмарины на поверхности является одним из главных условий успеха, поэтому в 1936 году изучению этого вопроса я уделил максимум внимания. Как же подводной лодке сохранить эту мобильность? Основную угрозу представляли вражеские самолеты, вынуждавшие лодку уходить под воду, становясь куда менее подвижными. В годы, когда создавался новый подводной флот, я неоднократно высказывал пожелание увидеть субмарину с высокой подводной скоростью. Однако моя мечта так и не была реализована. У нас не было надежных силовых установок. В 1936 году гениальный инженер Вальтер предложил проект увеличения подводной скорости субмарин с использованием двигателя, работающего на водороде. Тедсен и я отнеслись к идее с большим вниманием и обратились к командованию ВМС с просьбой оказать поддержку изобретателю, поскольку идея может оказаться очень полезной. Позже я остановлюсь на этом подробнее, а пока хочу только подчеркнуть исключительную важность обеспечения мобильности подлодок на втором этапе битвы за Атлантику. Еще раз напомню,

что существовавшие в то время подводные лодки были мобильными только на поверхности воды.

В 8-й главе я описывал, как развивалась битва за Атлантику до октября 1940 года. Теперь я продолжу рассказ о развитии событий вплоть до декабря 1941 года.

На моем командном пункте во Франции планирование операций и руководство ими велось из двух «комнат боевой обстановки» – такое название мы им дали. Здесь мы обстоятельно обсуждали происшедшие за день события и вырабатывали решения. Стены в этих комнатах были сплошь увешаны картами. На них булавки с маленькими флажками обозначали положение всех наших лодок в море, а также известное нам местонахождение некоторых кораблей противника. Здесь же мы отмечали маршруты ожидаемого прохождения конвоев и т. д. Кроме карт на стенах висели диаграммы, отражающие разницу между местным временем и временем в разных оперативных зонах, карты морских течений, границ льдов, туманов, ежедневные погодные карты и много другой нужной и полезной информации. Большой глобус диаметром около 3 футов давал весьма реалистичную картину просторов Атлантического океана и очень помогал нам при вычислении расстояний, что с использованием обычных карт можно было сделать только приблизительно, поскольку при больших расстояниях нет поправки на изгиб земной поверхности.

Кроме «комнат боевой обстановки» у нас был «музей». Там на стенах висели графики, отражающие данные о потопленном тоннаже противника, потерях подводных лодок, а также информация об атаках на разные конвои. Здесь результаты всех наших операций было легко оценить визуально. Наиболее наглядными, на мой взгляд, были графики, показывающие средние данные о ежедневно потопленном тоннаже. Что касается общей величины тоннажа, мы получали информацию от непосредственных участников событий – командиров подводных лодок. И хотя, как выяснилось, цифры, сообщаемые ими, имели тенденцию к преувеличению – тем более что ночью действительно легко ошибиться, – график отражал достаточно точную картину относительного увеличения или снижения показателей. Также как температурная карта показывает доктору состояние больного, такие графики показывали, в каком направлении идут дела в разных оперативных зонах – к лучшему или к худшему.

К примеру, на графиках было ясно видно, что, оставаясь относительно высоким, показатель потопленных судов с ноября 1940 года по январь 1941 года несколько снизился по сравнению

с предыдущими месяцами. Тому имелись какие-то причины, и обязанностью штаба было их отыскать.

Самой очевидной причиной являлась погода. Тому году были свойственны необычайно сильные и затяжные шторма в Атлантике. Когда подводную лодку швыряет, как игрушечный кораблик, об атаке говорить не приходится. Во время таких штормов волна перекатывается через боевую рубку, не считая ее серьезным препятствием. Вахту на мостике, которую обычно несут офицер и три старшины или матроса, увеселительной прогулкой никак не назовешь. Людям приходилось привязывать себя к ограждению мостика, чтобы не быть сбитыми с ног и смытыми за борт. Той зимой немецкие подводники не понаслышке узнали, какой грозной бывает бушующая Атлантика.

Всякий раз, получив очередное сообщение с той или иной подводной лодки о временном прекращении операций из-за погоды, я погружался в глубокие раздумья. Я снова и снова спрашивал себя, не лучше ли перевести подводные лодки южнее, туда, где погода не столь свирепа. Но каждый раз мне удавалось преодолевать искушение. 13 декабря 1940 года я записал в военном дневнике:

«Несмотря на ужасную погоду, работа на севере более продуктивна, чем на юге. Все-таки здесь проходит больше торговых путей, чем по Южной Атлантике. Поскольку только количество потопленного тоннажа является решающим вкладом в дело нашей победы, подлодки останутся на севере».

Мнение о том, что, несмотря на погодные условия, операции на севере будут более продуктивными, чем в южных районах, собственно говоря, основывалось только на моих догадках. Свидетельств в их пользу пока не было. Они появились только в мае-июне 1941 года, когда по особым причинам, на которых я остановлюсь позже, была проведена операция в центральных районах Атлантики. И хотя она оказалась вполне успешной, но заняла так много времени, что показатель потопленного тоннажа, приходящегося на каждый день в море, оказался намного ниже, чем достигнутый в зоне к западу от Британских островов в ноябре 1940-го – январе 1941 года при неблагоприятных погодных условиях.

Кроме погоды существовала и другая причина снижения начиная с ноября 1940 года среднего показателя потопленного тоннажа.

Организованная англичанами защита западных подходов к островам стала намного сильнее, а противолодочные мероприятия с некоторых пор стали включать патрулирование авиацией, что сильно повлияло на наше ведение операций.

Черчилль объявил, что запросы адмиралтейства на авиацию, необходимую для противолодочного патрулирования в Атлантике, должны выполняться в первую очередь (Роскилл. Т. 1. С. 360-361). В результате как по инициативе отдельных командиров, так и по решению командования подводного флота операции со временем стали переноситься все дальше на запад от Британских островов, в открытое море. По тактическим причинам, о которых я уже говорил, было очень важно, чтобы лодки сохранили свою маневренность на поверхности. До октября 1940года центр операций подводных лодок находился между 10 и 15° западной долготы, а после ноября он переместился намного дальше на запад.

Там было открытое море, вражеские суда шли намного более рассредоточенно, поэтому установить контакт с ними было труднее. Количество операций против конвоев упало. Высокий октябрьский показатель был достигнут благодаря большому числу возможностей успешно применить тактику «волчьих стай». Естественно, что уменьшение числа этих возможностей привело к снижению показателя.

Следовало срочно решить вопрос, как облегчить процесс обнаружения конвоя. Совершенно очевидно, что для успешного ведения войны на море важным дополнением к подводному флоту должна стать авиация, воздушная разведка. То, что подводный флот, как в общем-то и весь военно-морской флот, был вынужден обходиться без нее, стало серьезным препятствием на пути к успеху. Позже, уже в 1943 году, я сказал Гитлеру:

«Историки по-разному опишут войну на море, которая велась во время Второй мировой войны. Но в одном они наверняка будут едины: тот факт, что немецкий военно-морской флот в XX веке, веке авиации, был вынужден сражаться без поддержки с воздуха и воздушной разведки, объяснить не сможет никто».

В этой связи я должен остановиться немного подробнее на необходимости наличия военно-морской авиации и на тех попытках, которые были сделаны во время войны для организации совместных действий подводных лодок и самолетов.

Во время войны очень важно, чтобы все доступные на данном театре военных действий средства были подчинены одному командиру. Причем это тем важнее, чем теснее должно быть сотрудничество разных родов войск. В течение веков никто не подвергал сомнению, что разведка – важнейшая составная часть боевых действий – должна проводиться там и тогда, где и когда этого требует обстановка. То, что и разведывательные и боевые подразделения должны одинаково хорошо владеть тактическими приемами, применяемыми во время боевых действий, что все они

обязаны с профессиональной точки зрения «говорить на одном языке» и пользоваться одинаковыми средствами получения информации, настолько очевидно, что может показаться банальностью. Однако из сказанного выше следует, что их следует обучать и тренировать в мирное время по одинаковым методикам.

По этим причинам воздушная война, ведущаяся над морем, вместе с войной на море и в его глубинах должна стать единым организмом, в котором головой будет флот. С точки зрения организации подразделения разных родов вооруженных сил, выполняющих эти операции, должны становиться частью флота и подчиняться ему.

Генерал Геринг начиная с 1933 года, когда и начался подъем военно-воздушных сил Германии, имел другую точку зрения по этому вопросу. Он всегда повторял: «Все, что летает, принадлежит мне». В период с 1933-го по 1939 год гросс-адмирал Редер делал все от него зависящее, чтобы убедить правительство в необходимости создания военно-морской авиации. Но его усилия оказались тщетными. 27 января 1939 года два главнокомандующих подписали соглашения, которым затянувшиеся переговоры по этому вопросу были завершены. Геринг настоял на своем. В соглашении указывалось, что военно-воздушные силы будут также вести войну на море. Авиация для нужд флота будет выделяться только для разведывательных целей или для участия в тактическом воздушном сражении в случае морского боя. Вопрос о типах и количестве самолетов, которые следовало построить для таких целей, а также об организации их обучения оставался целиком в ведении командования военно-воздушных сил.

Это принятое в мирное время решение произвело на меня, офицера, командовавшего подводными лодками, чрезвычайно неприятное впечатление. Оно означало, что продолжительные общие тренировки в совместных операциях подводных и воздушных сил останутся недостижимой мечтой. Только при широкомасштабных учениях подводного флота я мог позвонить командующему авиацией генерал-майору Гейслеру, который, кстати, сам являлся бывшим военно-морским офицером, чтобы тот санкционировал участие в них воздушных подразделений. Такие учения я проводил в районе Северного моря, удаленном от наших территориальных вод на север на расстояние максимальной дальности полета разведывательного самолета «Do 18s» (около 1600 миль). Иными словами, максимальная дальность полета наших самолетов устанавливала северную границу района учений – примерно на широте Шетландских островов.

Я считал очень важным, чтобы совместные учения с подразделениями воздушной разведки проводились в пределах максимально обширного района. И не только потому, что это наиболее вероятно понадобится во время войны. Дело в том, что при полетах на относительно большие расстояния выявляются навигационные ошибки, возникающие, возможно, из-за действия воздушных потоков. Это становится очевидным, когда экипаж сообщает свои координаты, причем неверные. Был один случай, когда два самолета-разведчика доложили о присутствии «противника» в совершенно разных частях Северного моря. В результате командование подводного флота оказалось поставлено перед задачей: речь идет о двух подразделениях «противника» или (поскольку это казалось маловероятным исходя из общей ситуации) один из докладов ошибочен. Но какой? Хотя нельзя было отрицать возможность и ошибочности обоих сообщений. А где тогда «противник»?

Точная навигация является необходимым условием эффективной разведки. Неверно указанные координаты противника могут свести на нет результат всей операции.

Наши совместные учения имели большое значение для принимавших в них участие летчиков. Должен признать, что последние всегда демонстрировали высокую преданность долгу. Если этого требовала ситуация, они снова и снова совершали полеты над морем и возвращались на базы, израсходовав топливо до последней капли. А поскольку у этих людей были и другие обязанности (они же не были подчинены военно-морскому командованию), подобные учения проводились нечасто. Но даже при этом они позволили выявить ряд типичных ошибок, вызванных недостатком совместных тренировок. На их устранение потребовалось бы много времени, которого, к моему глубокому сожалению, у нас не было.

В начале войны сотрудничество между авиацией и подводным флотом было невозможно, поскольку даже самолеты с самой большой дальностью полета не могли долететь из Германии до театра военных действий подводного флота на западных подходах к Британским островам. Но когда оккупация Северной Франции позволила приблизить наши базы к Атлантическому побережью, военно-морское командование в докладной записке от 8 июня 1940 года снова подняло вопрос о поддержке подводного флота в Атлантике силами воздушной разведки:

«…С новых баз в Северной Франции имеется возможность вести воздушную разведку, направленную на обнаружение конвоев и военно-морских сил противника в море к югу и юго-

западу от Ирландии и, вероятно, также к западу и северу от нее.

В предполагаемом сотрудничестве между авиацией и подводным флотом роль первой будет сводиться к обнаружению конвоев и прочих потенциальных целей, передаче информации подводному флоту и поддержанию контакта с целями. В случае утери контакта (к примеру, после наступления темноты) его следует восстановить на следующее утро…»

Однако выделенных нам для этого сил было совершенно недостаточно. При очень высокой потребности мы только изредка получали одну машину, которая могла сделать только один вылет, да и то только на небольшом участке юго-западнее Ирландии. В результате в период между июлем и декабрем 1940 года мы не смогли провести ни одной совместной операции. И это несмотря на постоянные усилия, прилагаемые военно-морским командованием. Насколько сурова была реальность, видно из следующих записей в моем военном дневнике:

«1.10. Несмотря на все мои усилия, у авиации, которая должна вести разведку к северу, северо-востоку, югу, юго-востоку и западу от нашего театра военных действий (район Роколл-Бэнк), нет для этого самолетов.

9.12. Воздушная разведка самолетами 406-й группы (самолеты-разведчики типа «BV-138») прекращена до дальнейших распоряжений по техническим причинам (вероятнее всего, на два месяца).

14.12. В настоящее время достигнуто некое подобие сотрудничества со следующими авиационными подразделениями:

1. 406-я береговая авиационная группа «Брест», входящая по тактическим соображениям в группу «Запад». Правда, их самолеты с большой дальностью полетов («BV-138») не вылетают по техническим причинам.

2. 40-я группа «Бордо». Официально контакт не поддерживаем. Налажены личные контакты. К сожалению, на сегодняшний день они могут нам выделить только одну машину типа «FW-200» в сутки.

3. Группа V. Время от времени делаем запросы на проведение разведки в заданном районе. До настоящего времени сделан только один вылет. На дальнейшие запросы неизменно получаем ответ об отсутствии подходящих самолетов».

Мы уже 5 месяцев находились на побережье Атлантики, а командование подводного флота так и не получило обещанной поддержки с воздуха. Не дали нам возможность и создать собственное авиационное разведывательное подразделение. 14 декабря 1940 года я снова обобщил наши требования и передал соответствующий документ на рассмотрение командованию ВМС.

Я писал:

«1. Подводные лодки для целей разведки почти бесполезны. Они имеют слишком ограниченный обзор. Для производства разведки на большой территории им требуется много времени, и к тому же мы не обладаем достаточным числом подлодок, чтобы даже пытаться это сделать. В любом случае использование подводных лодок для этих целей было бы неправильным и означало бы потерю их боевой мощи. Подводный флот мог бы достичь гораздо большего, если бы субмарины не болтались неделями в море, ожидая появления жертвы, а были направлены непосредственно к цели, обнаруженной с воздуха. Все части вооруженных сил имеют особые средства для разведки, кроме подводного флота.

2. Произведя разведку, воздушные силы могли бы дать нам точную информацию о местонахождении и курсе торговых судов противника в море, получив которую мы использовали бы подводные лодки с максимальной эффективностью.

3. Самолеты-разведчики могли бы производить разведку территории, прилегающей к местам скопления подводных лодок в море, передавая информацию о присутствии всех потенциальных целей. Таким образом, с одной стороны, обнаруженная цель всегда подвергалась бы нападению находящейся вблизи подводной лодки, а с другой – мы были бы уверены, что через район концентрации подводных лодок ни одна цель не пройдет ими не замеченной (из-за ограниченного обзора).

4. Возможности взаимодействия подводного флота и авиации не ограничиваются только разведкой. В течение дня самолет может поддерживать контакт с целью до подхода к ней подводной лодки или же может направить к цели лодку с помощью определенных сигналов, если контакт утерян. Самолет может восстановить контакт с целью на следующий день на рассвете и т. д. В общем, необходимо наладить максимально близкое тактическое сотрудничество в совместных операциях.

5. ыполнение этих миссий ни в коей мере не будет мешать или ограничивать обычные атаки с воздуха на корабли противника. Чем больше тонет судов в результате атак с воздуха, тем больше паника в рядах противника, что, безусловно, на руку и подводному флоту. Районы, в которых действуют подводные лодки, являются перспективными и для воздушных атак, поскольку подводные лодки всегда действуют в местах пересечения торговых путей противника. Нет никаких ограничений на действия авиации при наличии вблизи субмарины. Единственное, чего авиаторы ни в коем случае не должны делать, это бомбить подводные лодки. Опыт показывает,

что ошибки в идентификации вполне возможны и допускаются довольно часто. До начала атаки летчику следует прежде всего удостовериться, что субмарина, которую он видит в море, является вражеской. 6. Формы сотрудничества могут быть обсуждены на совещаниях с участием представителей воздушных формирований. Но чтобы оно действительно начало развиваться и были достигнуты серьезные результаты, необходимо:

а) выделение для этой цели соответствующих сил;

б) строгое определение порядка командования. Разведывательный вылет должен направляться тем

субъектом, для которого производится разведка. После обнаружения конвоя последующее руководство операцией (поддержание контакта и т. д.) должно быть организовано исходя из основной задачи – атаки на конвой тем, кто руководит ее выполнением. Это ни в коей мере не ограничит тактическую свободу офицера, командующего воздушным формированием. Это значит, что границы района разведки и число необходимых для этого самолетов должны устанавливаться командованием подводного флота, которое должно располагать достаточными силами, чтобы обеспечить действительно эффективное ведение подводной войны…»

2 января 1941 года я еще раз тщательно проанализировал свои соображения по этому вопросу и передал их гросс-адмиралу Редеру. В тот же день он отправил меня к начальнику штаба командования вермахта Йодлю. Я должен был объяснить ему лично трудности положения, в котором мы оказались. Беседа, на мой взгляд, прошла вполне удовлетворительно, Йодль меня понял. Я настаивал на ежедневных разведывательных полетах 12 «кондоров» (самолеты с максимальной дальностью полетов), несколько единиц которых уже было в распоряжении 40-й группы в Бордо.

После этой беседы 7 января 1941 года Гитлер лично вмешался в действия рейхсмаршала Геринга и отдал под мое командование 40-ю группу.

Услышав об этом, я записал в военном дневнике:

«Такой приказ – большой шаг вперед. Правда, это, конечно, лишь первый шаг в нужном направлении. Учитывая же небольшое число самолетов, а также великое множество технических деталей, которые следует утрясти, его последствия будут видны не скоро, да и вряд ли будут велики. Но в принципе мы двигаемся в правильном направлении, и я уверен, со временем сможем оценить выгоды такого сотрудничества».

Гитлер принял решение, не проконсультировавшись с Герингом, который как раз находился в отпуске. Рейхсмаршал

вовсе не был намерен мириться с передачей одного из его боевых подразделений флоту. 7 февраля он находился во Франции недалеко от моего командного пункта и пригласил меня к себе. В тот раз я впервые увидел его. Первым делом он постарался убедить меня добровольно согласиться на прекращение действия приказа фюрера. Я отказался. Затем он предложил мне остаться на ужин. Я тоже отказался. В результате мы расстались не друзьями.

40-й группой командовал подполковник Харлингаузен, ранее бывший военно-морским офицером, человек очень смелый и к тому же обладающий неиссякаемой энергией. Под его командованием эскадрилья буквально творила чудеса. Полученные ею «кондоры» на самом деле были усовершенствованным и переоборудованным гражданским самолетом «FW-200». В 1935 году начальник штаба ВВС генерал Вефер, обоснованно считавший, что после начала войны для стратегических операций понадобится самолет с большой дальностью полетов, явился инициатором постройки 4-моторного бомбардировщика. В 1936 году на свет появились «DO-19» и «Ju-89». Но после трагической гибели Вефера его идеи были забыты и проект самолета с большой дальностью полетов положен под сукно. В то время мы чрезвычайно увлеклись пикирующими бомбардировщиками. Проект 4-мо-торного бомбардировщика «Не-177», разработка которого началась в 1938 году, застопорился из-за выдвинутого требования превращения его одновременно и в пикирующий бомбардировщик. В результате машина просто-напросто не получилась. Она была построена уже после начала войны, не прошла испытания и в конечном итоге отправилась в металлолом.

Вот почему, когда началась война, в нашем распоряжении не оказалось самолета с большой дальностью полетов, и, чтобы восполнить этот недостаток, было произведено переоборудование «FW-200». В результате не слишком продуманных действий самолет лишился многих важных качеств, но с этим уже ничего не поделаешь.

Когда сотрудничество подводного флота и авиации, о котором я собираюсь рассказать, в конце 1941 года прекратилось, это произошло как раз из-за невозможности этого созданного на скорую руку военного самолета проникнуть в удаленные от берега районы Атлантики, куда переместились наши операции. Иными словами, действительной причиной явилась неспособность предвидеть необходимость в высокоэффективном самолете с большой дальностью полета, проявленная нашими чиновниками и военачальниками еще в мирное время.

Недостаток таких самолетов, который вообще-то можно рассматривать как причину нашей неполноценности в воздухе, явственно проявившейся во время войны, сказался крайне отрицательно на разведывательной стороне подводной войны.

Когда 40-я группа перешла под мое командование, Харлингаузен и я начали организовывать разведывательные вылеты в интересах подводного флота. В среднем каждый день вылетали два «кондора» и производили разведку в районе к западу от Британских островов. Они имели возможность облететь самые важные участки – к западу и северо-западу от Северного пролива, только если сокращали обратный путь и летели над Шотландией к Ставангеру на западном берегу Норвегии. Но это не всегда было возможно, поскольку норвежский берег часто спрятан под низкой облачностью. Авиаторы 40-й группы делали все от них зависящее, чтобы увеличить дальность полета «FW-200», они даже самостоятельно установили на самолетах дополнительные топливные баки.

В начале января 1941 года мы сделали две попытки направить подлодки на конвои, обнаруженные с воздуха. Обе оказались неудачными, потому что единственный самолет, имевшийся в нашем распоряжении для восстановления контакта с конвоем на следующее утро, не сумел его найти. Принимая во внимание длительный полет, который самолету предстояло совершить, и большую площадь поиска, этому вряд ли стоит удивляться. Имей мы возможность организовать поиск силами нескольких самолетов, скорее всего, конвой был бы обнаружен и подводные лодки, находившиеся в этом же районе, смогли его атаковать.

Последующие попытки были удачными, если по воле случая в непосредственной близости от самолета, обнаружившего конвой, оказывалась подводная лодка, которая в тот же день устанавливала контакт. Однако в целом выяснилось, что, пока те один или два самолета, силами которых мы могли производить ежедневную разведку, долетали до зоны действия подводных лодок к западу от Северного пролива, у них оставалось слишком мало топлива. Если же им удавалось обнаружить конвой, то опять же из-за нехватки топлива они не могли поддерживать с ним контакт до подхода подлодок. Поэтому в большинстве случаев подлодки все-таки направлялись в место, указанное летчиком, который часто сообщал координаты, но не сообщал курс конвоя. На основании явно неполной информации подлодки часто проходили огромные расстояния, чтобы не упустить возможность атаковать. В подобных обстоятельствах мы обычно на следующий день отправляли в район поиска второй самолет, который смог бы

снова обнаружить конвой и указать его местонахождение подлодкам, которые к этому времени подходили достаточно близко к указанному району.

Еще мы выяснили, что навигационная система самолетов оставляет желать лучшего, поскольку ошибка в сообщаемых координатах конвоев могла достигать 80 миль. Во время длительных полетов, которые летчикам чаще всего приходилось выполнять в темноте, самолеты отклонялись от курса, его просто невозможно было уточнить. В двух случаях – в феврале и в начале марта 1941 года – операции, проводимые силами всех имеющихся в наличии подводных лодок, оказались неудачными, поскольку организованный на обширной территории поиск не дал результата: в указанном самолетом-разведчиком районе конвой так и не был обнаружен.

Столь полная картина потенциальных возможностей и ограничений использования нескольких появившихся у нас «FW-200» для разведывательных целей сложилась далеко не сразу. Мы поняли, что посылать куда-то подлодки на основании единственного сообщения летчика, отправленного обычно, когда самолет уже достиг предела дальности и вынужден поворачивать обратно, дело ненадежное. Поэтому мы отказались от идеи прямого взаимодействия в главной, но самой удаленной оперативной зоне, расположенной к северо-западу от Ирландии. Но даже при этом полеты самолетов-разведчиков снабжали нас чрезвычайно ценной информацией. Мы получали сведения о плотности судопотоков, что было для нас очень важно. Что же касается поисков противника в главной оперативной зоне, нам приходилось полагаться только на собственные силы.

С другой стороны, прямое взаимодействие оказалось вполне возможным в морских районах, расположенных ближе к бискайским военно-воздушным базам, к примеру, у западного побережья Испании, где проходили направляющиеся в Великобританию конвои из Гибралтара или, менее многочисленные, из Западной Африки. Но даже его пришлось весной 1941 года отложить до лучших времен из-за нехватки самолетов. Мы ждали, когда 40-й группе будут выделены новые самолеты.

А пока командование подводного флота занималось развитием системы, которая помогла бы компенсировать навигационные ошибки при передаче с самолетов-разведчиков координат конвоя. Процедура заключалась в следующем: при обнаружении конвоя летчик не сообщает сразу его координаты в эфир. Вместо этого он передает на коротких волнах: «Я отправлю сигнальное сообщение». Это предупреждение поступает от

командования на подводные лодки, чтобы дать возможность подготовиться к приему сигнала самолета на длинных волнах. Далее все сигнальные сообщения с самолета идут на длинных волнах. Подводные лодки берут на него пеленг и, используя на этот раз короткие волны, сообщают результат и свое собственное местонахождение командованию. На командном пункте все пеленги наносятся на карту, а точка пересечения показывает достаточно точное местонахождение самолета, а значит, и конвоя. Результат крюйс-пеленга передается на подлодки, которые начинают действовать.

Мы довольно скоро выяснили, что рассчитанное таким образом положение противника является достаточно точным, то есть система работала. Оказалось, что эта на первый взгляд усложненная процедура вполне себя оправдывала, поскольку все равно полученная с самолета информация о координатах конвоя почти всегда оказывалась слишком далекой от действительности.

Таким образом, в начале июля 1941 года мы снова организовали прямое сотрудничество подлодок и самолетов-разведчиков в морском районе, прилегающем к западному побережью Испании. И хотя атакованные нами гибралтарские конвои состояли в основном из меньших, а значит, и менее ценных судов, чем атлантические, мы достигли весьма неплохих результатов. Нередко операции продолжались несколько дней, и самолеты 40-й группы не только вели подлодки к цели, но и сами участвовали в атаках, сбрасывая на головы противника бомбы.

В этом же морском районе мы также однажды провели совместную операцию, в которой участвовали подводные лодки, самолеты и надводные корабли, но только они поменялись ролями. Операция стоит того, чтобы ее описать, поскольку была в своем роде уникальной.

Следуя в одиночку в центральную часть Атлантики, подлодка «U-37» в районе мыса Сен-Винсент встретила конвой, идущий в Великобританию из Гибралтара. Поскольку других подводных лодок вблизи не было, не было и возможности организовать совместную атаку. Зато конвой находился в зоне действия наших самолетов, базировавшихся в Бордо. Поэтому я дал приказ подлодке поддерживать контакт и сообщить свои координаты на длинных волнах. Это было сделано. Самолеты приняли сигнал подлодки, находясь в 150 милях от цели, и сразу же легли на нужный курс. Конвой был обнаружен и атакован. Только «U-37» потопила 4 судна. А тем временем к месту событий приблизился крейсер «Хип-пер», совершавший боевой поход из Бреста в Атлантику. После завершения атаки «U-37» было приказано продолжать поддерживать контакт с конвоем для крейсера,

который тоже должен был внести свою лепту в общее дело.

Это была единственная подобная операция, когда-либо проведенная в Атлантике.

Даже краткое описание проведенных совместных операций показывает, как дорого мы заплатили (я имею в виду упущенные возможности) за получение боевого опыта, за выявление ошибок и отыскание способов их преодоления.

Как бы то ни было, а наша главная проблема – обнаружение конвоев противника в открытом море в Северной Атлантике – летом 1941 года все еще оставалась нерешенной. Театры военных действий подводных лодок постепенно переместились в разных направлениях: в западном – к югу от Гренландии, в северном – к северо-западу от Исландии, а затем и в восточном – к северо-западу от Ирландии. Сражения против конвоев противника происходили нечасто, и между ними следовали долгие периоды утомительных поисков, когда подлодки без устали прочесывали казавшиеся пустынными морские просторы в поисках врага. Из-за продолжительных «мертвых сезонов» показатель потопления значительно снизился. Командование подводного флота не прекращало попыток найти возможность изменить состояние дел. Не приходилось сомневаться, что больше всего нам мешают нехватка подводных лодок и отсутствие надежных «глаз», которые могли бы разом охватить бескрайние просторы Атлантики. Но быть может, существовали и другие причины наших неудач в поисках противника? Что, если у него появилось некое средство, позволяющее обнаружить нашу подводную лодку с большого расстояния? Ведь тогда противник может изменить маршрут конвоя, чтобы избежать встречи?

Еще до войны, начиная отрабатывать тактику «волчьих стай», мы обсуждали вопрос, поможет ли противнику обнаружить позиции подлодок использование ими радиосвязи. После начала войны командование внимательно следило, не появятся ли признаки использования противником выходов в эфир наших подлодок для радиопеленгации. В первые месяцы войны, насколько мы могли судить, зная точность английских радиопеленгаторов, у нас не было повода для беспокойства. В военный дневник я внес следующую запись:

«Насколько мы могли проверить, ошибки в радиопеленгации пропорциональны расстоянию от вражеского берега, то есть при расстоянии в 300 миль средняя ошибка составляет 60-80 миль. Часто она бывает еще больше. Самый точный известный нам результат – это ошибка в 30 миль в непосредственной близости от побережья Западной Франции. Самая большая ошибка – 320 миль при расстоянии около 600 миль».

Понятно, что со временем англичане усовершенствуют свою радиопеленгаторную аппаратуру, расширят сеть станций и достигнут лучшего результата. На участке от Шетландских островов до Лендс-Энд они уже обладали прекрасными возможностями для пеленгации в западном направлении. Построив станции в Исландии, Гренландии и на Ньюфаундленде, они вполне могли накрыть сетью радиопеленгации всю Северную Атлантику. Поэтому нам следовало исходить из того, что противник перехватывает все сигналы, передаваемые с подлодок, и может установить местонахождение каждой. Значит, выход в эфир опасен? Но эти сигналы имели чрезвычайно важное значение для командования. Поэтому нам следовало все взвесить и принять решение, пользоваться командам подводных лодок радиосвязью или нет. Представлялось очевидным, что общение по радио необходимо свести к минимуму. Однако было невозможно его запретить вообще. Сообщения с подлодок содержали информацию, на основе которой велось планирование и управление совместными действиями против конвоев противника, а шансы на большой успех имели только такие операции. Командованием подводного флота было сделано все, чтобы найти лазейку между бесчисленными «за» и «против» радиопередач. В результате командиры подводных лодок получили следующие инструкции:

«В зоне боевых действий: радио следует использовать только для передачи важной с тактической точки зрения информации, по приказу командования или когда местонахождение радиопередатчика уже и так известно противнику.

По пути к зоне патрулирования и обратно: действовать, как указано выше. Менее важные сообщения могут быть отправлены, если это представляется целесообразным, но не часто. В этих случаях следует принять меры предосторожности, чтобы не демаскировать свой путь следования. Следует помнить, что неподалеку могут находиться другие подводные лодки.

Технический аспект: частая смена длины волны, использование дополнительных полос частот и строгая радиодисциплина затруднят для противника радиопеленгацию».

Реагирует ли противник на радиопередачи с подлодок и если реагирует, то как, точно мы не знали (и так никогда и не узнали). В нескольких случаях резкие изменения курса конвоя заставляли нас думать, что несомненно реагирует и принимает решительные меры. Но с другой стороны, было немало случаев, когда, несмотря на высокую радиоактивность подводных лодок в каком-то районе, независимые суда противника, так же как и конвои, шли прямо в этот район, не беря в расчет, что там только недавно

имели место случаи гибели отдельных судов и даже сражения против конвоев.

Получаемые нами сведения были весьма противоречивы, поэтому я скептически отнесся к предложению использовать нашими подлодками радиопередачи, чтобы заставить противника обойти «опасный» район и выбрать маршрут, кажущийся безопасным, где на самом деле его поджидали подлодки, но только хранившие радиомолчание.

В военном дневнике я записал:

«Идея использования радио для обмана противника… на мой взгляд, достаточно привлекательна, но только теоретически. На практике все будет намного сложнее. Внимательно рассмотрев данное предложение, я пришел к выводу, что мы неизбежно погрязнем в массе гипотетических предположений и выводов (противник думает… я думаю… поэтому он подумает, что я думаю…), в результате чего принятие рационального решения станет невозможным. Между прочим, существует опасность, что ошибочная или даже просто неточная радиопеленгация даст эффект, прямо противоположный ожидаемому, то есть тому, ради которого и затевался обман».

Тем не менее я решил, что идею следует испытать. 29 июня 1941 года несколько подводных лодок, находившихся на пути домой, получили приказ по достижении района юго-западнее Ирландии максимально использовать свои радиопередатчики, чтобы не дать конвою, замеченному в 300 милях к западу от Ирландии, то есть на более северном участке, повернуть на юг. Насколько мне известно, ничего достойного упоминания не произошло.

Сколько мы ни обсуждали вопрос номер один, почему так трудно обнаружить в море конвой противника, ответ неизменно получался одним и тем же: потому что слишком мало «глаз» участвует в поиске. В распоряжении противника были обширные пространства Северной Атлантики – от Азорских островов до Гренландии и Исландии, – то есть места, чтобы максимально рассредоточить свои конвои, было предостаточно. А благодаря оккупации Исландии и созданию там военно-морских и военно-воздушных баз, а также постоянной поддержке следующих на восток конвоев американцами условия для англичан вряд ли могли быть лучше.

В общем, проблема могла решиться только при увеличении числа подводных лодок. Поэтому, думаю, здесь будет небезынтересно перечислить принимаемые нами меры и происшедшие события, которые привели к изменению боевой мощи подводного флота в Атлантике в. 1941 году.

24 июля 1940 года итальянцы предложили направить свои субмарины для участия в битве за Атлантику, конечно, под нашим командованием. Командование ВМС поинтересовалось моим мнением на этот счет. Ввиду малочисленности моих собственных сил я не сомневался ни минуты, и уже на следующий день, 25 июля, предложение было принято, о чем и было уведомлено итальянское военно-морское командование.

Вскоре после этого ко мне явился адмирал Парона, командующий итальянскими субмаринами. Это был, вне всякого сомнения, мужественный человек и опытный командир. Он искренне стремился к сотрудничеству, поэтому между нами быстро установилась атмосфера взаимного доверия. Мы договорились о следующем:

1) общий контроль и руководство операциями в целом, расположение оперативных зон, а также принятие решений о формах сотрудничества остается в руках немецкого командования;

2) в рамках объединенного командования адмиралу, командующему итальянскими субмаринами, предоставляется значительная свобода действий и ответственности. Итальянские подводники должны знать, что ими командует итальянский адмирал.

Чтобы познакомить итальянцев с обстановкой в Атлантике и нашей тактикой «волчьих стай», было решено, что командиры итальянских субмарин должны некоторое время выходить в боевые походы на немецких лодках, а итальянские экипажи пройдут курс подготовки в одной из балтийских школ.

Базу для итальянцев создали в Бордо. Чтобы максимально облегчить сотрудничество, адмирал Парона временно откомандировал для работы в моем штабе Сестини. Вряд ли он мог сделать лучший выбор. Это был прекрасный человек и отличный офицер. В свою очередь, я отправил в штаб Па-роны Рёзинга, также очень опытного командира подводной лодки.

Чтобы итальянцы быстрее приспособились к условиям Атлантики, после прохождения Гибралтара их направили в район Азорских островов, а уже оттуда они прибыли в Бордо – всего туда пришло 27 итальянских субмарин. При первом удобном случае я приехал познакомиться с людьми. И офицеры и матросы произвели неплохое впечатление. Очевидно, они прошли специальный отбор, как и наши подводники. Однако я сразу понял, что в части войны в Атлантике им предстоит еще многому научиться. Это и стало главной задачей, которую Пароне и мне предстояло решить.

Во время Первой мировой войны, будучи в Константинополе,

я имел возможность лично убедиться, какое искреннее уважение и восхищение испытывали турецкая армия и турецкий народ к фельдмаршалу барону Кольмару фон дер Гольтцу. От него я узнал, что никогда не стоит пытаться искать в солдатах и мирном населении союзников черты, которые хотелось бы найти. Образ их жизни и образ мыслей, воспитание и обучение солдат отличались от наших. Поэтому, общаясь с союзниками, необходимо с самого начала избавиться от всяческих предрассудков и уж тем более от чувства превосходства. Нужно проявлять максимальное терпение и такт. Мои инструкции немецким подводникам в части взаимоотношений с итальянскими союзниками строились на уроках, усвоенных мною от фельдмаршала. А инструктируя учебные подразделения, я особо подчеркнул, что итальянцам «должно быть позволено самим убедиться в недостатке знаний.и прийти к выводу о необходимости приобретения новых, основанных на нашем богатом опыте. Ни в коем случае не следует их подгонять или навязывать свое мнение».

После первого похода к Азорским островам в начале октября итальянцы присоединились к немецким подлодкам на нашем основном театре военных действий – к западу от Северного пролива. Я выбрал для них районы к западу и юго-западу от немецких, где появление воздушной разведки британцев было менее вероятно. Получив итальянское подкрепление, я прежде всего рассчитывал на улучшение состояния разведки и считал, что мое страстное желание получить «больше глаз» близко к выполнению.

Однако в последующий период – в октябре-ноябре 1940 года – меня постигло разочарование. Ни разу итальянцы не помогли немцам вступить в контакт с противником. Их сообщения всегда были крайне неточными, да и поступали слишком поздно. Они не умели ни атаковать собственными силами, ни поддерживать контакт с противником. Если же на наших лодках замечали противника и организовывали совместную атаку, итальянцы также ни разу не приняли в ней участие.

Разница в результатах деятельности немцев и итальянцев может быть проиллюстрирована следующими данными: с начала октября до 30 ноября 1940 года число дней в море, проведенных итальянцами, составило 243. За это время они потопили лишь 1 судно. Показатель потопленного тоннажа, приходящегося на субмарину на день в море, у итальянцев составил 20 тонн. За этот же период в том же районе количество немецких лодко-дней в море составило 378. Субмарины потопили 80 судов общей грузоподъемностью 435 189 тонн. В пересчете на каждую лодку в

море показатель составляет 1115 тонн. (Данные взяты из британской статистики.)

Каковы же были причины столь ярко выраженной неполноценности итальянцев? Как впоследствии выяснилось, итальянский подводный флот в мирное время тренировался согласно старым добрым традициям, в соответствии с которыми субмарина, действуя независимо, занимает позицию в море, ожидает появления цели и атакует ее из подводного положения. Превосходное палубное вооружение, установленное на этих субмаринах, использовалось для обстрела вражеских баз. Они отстали от нас на годы и не имели никакого понятия о мобильной войне. Они не умели обнаруживать врага и информировать о его местонахождении, не знали, как можно в течение долгих часов, а то и дней, оставаясь невидимыми, поддерживать контакт с противником. Этот процесс, сопровождаемый то сближением, то, наоборот, удалением на границу видимости, требует большого мастерства и постоянного присутствия духа. А ведь еще необходимо в определенный момент обогнать цель, чтобы занять атакующую позицию впереди, удобную для ночной атаки. Немалое умение и мужество необходимо, чтобы незаметно, но на максимальной скорости пройти мимо конвоя, ощетинившегося кораблями эскорта, постоянно меняющего курс на зигзаге… Здесь ситуация меняется быстро, и не всегда возможно предусмотреть, в каком направлении.

Недостатки в подготовке итальянских подводников невозможно было ликвидировать за несколько коротких недель. А конструкция итальянских субмарин во многих отношениях была не приспособлена для ведения подвижной войны против конвоев на поверхности воды. В немецком проекте был воплощен принцип, что боевая рубка должна быть чем ниже и, следовательно, чем незаметнее, тем лучше. Ее самая высокая «часть» – это сигнальщик с биноклем. Только так он может заметить потенциальную цель раньше, чем вся боевая рубка окажется в зоне видимости противника. На итальянских субмаринах рубка была очень высокой. Ее силуэт был отлично виден и днем и ночью. А место сигнальщика располагалось довольно низко.

Далее: итальянские субмарины не имели в рубке шахты, снабжающей воздухом дизели. Это означало, что, следуя по поверхности, люк боевой рубки должен был оставаться открытым, чтобы обеспечить доступ воздуха, необходимого для работы двигателей. Это было нормально при хорошей погоде, которая часто стоит на Средиземноморье, но являлось проблемой в Атлантике, где во время штормов вода заливает боевую рубку,

через люк проникает во внутренние помещения и наносит большой ущерб, в первую очередь электрооборудованию.

Ознакомившись с проблемами, адмирал Парона с энтузиазмом приступил к их решению. Первым делом он отправил своих командиров в наши учебные подразделения на Балтике, чтобы они прошли курс практической подготовки и приняли участие в учебной атаке на охраняемый конвой. Затем он принял меры по изменению конструкции боевой рубки, уменьшив ее настолько, насколько позволяла его ремонтная база в Бордо. За эту работу отвечал удивительно способный механик капитан Фено – я постепенно приобрел о нем самое высокое мнение. Боевые рубки были уменьшены и оборудованы воздушными шахтами.

Тем не менее я уже не возлагал больших надежд на сотрудничество с итальянцами. Мои надежды на приобретение «новых глаз» снова не оправдались.

По согласию с адмиралом Пароной я направил итальянские субмарины на позиции к западу и к югу от немецких – там они должны были действовать самостоятельно. Должен отметить, что они достигли немалых успехов, главным образом нападая на суда, следующие независимо.

С декабря 1940 года по февраль 1941-го общее число немецких субмарин, как я уже говорил, снова снизилось. В течение некоторого времени в моем распоряжении было только 18 подлодок, которые могли выйти в Атлантику. Из них не более 6 участвовали в операциях против врага – временами эта цифра снижалась до 3. Войну против Великобритании, величайшей морской державы, вели 120- 240 человек – немецких подводников. Большие номера, которые имели некоторые лодки («U-570», «U-820» и т. д.), вовсе не означали, что мы имели 570 или 820 субмарин. Это была очередная попытка скрыть нашу слабость перед лицом сильного врага.

Число «глаз», имеющихся у немецкого командования для обнаружения конвоев в Северной Атлантике, уменьшилось. Теперь основную силу здесь составляли итальянцы со своими 25 субмаринами.

Итальянские подводники делали заметные успехи. Учитывая этот бесспорный факт, я решил еще раз попробовать организовать атаку на конвой совместно с итальянцами и 18 февраля 1941 года приказал итальянцам, находившимся в море, идти на север. Им нужно было занять позицию в районе, который прилегал к занимаемому немецкими подлодками южнее Исландии.

Далее последовал период тактического взаимодействия, продолжавшийся до начала мая. Однако достигнутый результат

был далек от ожидаемого. Хотя итальянцы и потопили несколько судов, нам они ни разу не оказали помощь ни в обнаружении, ни в атаке на конвой. К такому роду деятельности они все-таки были непригодны.

5 мая я пришел к окончательному решению, что дальнейшие попытки наладить сотрудничество бесполезны, и отказался от этой идеи. 15 мая мы провели совместное совещание с адмиралом Пароной и определили для итальянцев следующие оперативные зоны:

1) район к западу от Гибралтара;

2) район в Северной Атлантике, прилегающий к нашему с юга;

3) район Фритауна.

В южных водах некоторые итальянские субмарины, действуя независимо и против одиночных судов, достигли значительных успехов. Особенно это относится к операциям, которые позже проводились в Карибском море и у побережья Бразилии. Там их достижения были вполне сравнимы с успехами немецких субмарин. Самыми удачливыми итальянскими командирами были лейтенант Гаццана, капитан Лон-гбардо, капитан-лейтенанты Карло Фесия ди Коссато, Джованнини и Лонганези-Каттани. Коссато потопил 16 судов (86 438 тонн), Гаццана – 11 судов (90 601 тонна). Оба были награждены Рыцарским крестом Железного креста.

Причины успехов итальянцев в операциях в Южной Атлантике и их провала в сражениях против конвоев в Северной Атлантике, я уверен, заключены в особенностях их характера. Они хороши в атаке, действуют храбро и самоотверженно и, повинуясь общему импульсу наступления, часто демонстрируют больше героизма, чем мы, немцы, не так легко поддающиеся общему настроению. Война на море знает много примеров их храбрости и высокого боевого мастерства. Мы помним офицеров, которые во время первой войны приникли на австрийскую базу Пола и потопили линкор «Вирибус Унитис». А разве можно забыть подвиг трех офицеров, которые уже в этой войне под командованием принца Боргезе ворвались на человекоуправляемых торпедах в Александрийскую гавань и серьезно повредили британские линкоры «Королева Елизавета» и «Валиан». Немало отважных поступков принадлежит и подводникам.

Сражение против конвоя требует не только храбрости и наличия боевого духа, но еще и упорства, терпения, выдержки, без которых не обойтись, оставаясь долгими часами и даже сутками в опасной близости от противника и при этом

воздерживаясь от любых действий, ожидая, когда подойдут остальные подлодки и начнется общая атака. Мы не столь импульсивны, зато терпение и выдержка свойственны нам, во всяком случае, я в это искренне верю, больше, чем итальянцам, поэтому они не смогли нам помочь в Северной Атлантике.

Я всячески пытался добиться, чтобы наши силы в Атлантике хотя бы не уменьшались, поскольку пополнения, учитывая долгий срок постройки подлодок, в обозримой перспективе ждать не приходилось. Во второй половине 1940 года я всячески возражал против перевода части подлодок в Южную Атлантику, район Гибралтара и на Средиземноморье.

В военном деле есть понятие «отвлекающий маневр». Он заключается в переброске части своих сил в другие районы таким образом, чтобы противник, вынужденный их защищать, вывел свои войска с главного театра военных действий и ослабил, таким образом, давление. Однако отвлекающий маневр имеет смысл лишь тогда, когда преимущества в итоге оказываются на стороне выполнившей его стороны. Если он снижает шансы на достижение основных стратегических целей, он, естественно, приносит больше вреда, чем пользы. Вывод сил с целью отвлечения противника допустим, только если на новом поприще они могут внести вклад в достижение главной цели не меньший, чем на основном театре военных действий.

Стратегическая задача немецкого военно-морского флота заключалась в ведении войны на торговых путях, его цель – потопление как можно большего числа торговых судов противника. В расчет могла идти только гибель судов – больше ничего. Теоретически любое отвлечение, каким бы привлекательным оно ни выглядело, приведшее к снижению числа потопленных судов врага, было недопустимо.

Правильность этого утверждения становится очевидной, если представить себя на месте противника. Не думаю, что стоит сомневаться в ответе, который противник дал бы на следующий вопрос: что бы вы предпочли – чтобы я вынудил вас разделить свои силы и заставил их сражаться где-то еще, но при этом потопил меньше ваших судов? Или же: чтобы я не пытался «привязать» вас к разным точкам земного шара, а вместо этого топил больше судов?

В 1940 году от меня постоянно требовали, чтобы я отправил подводные лодки к берегам Северной Африки, чтобы, с одной стороны, заставить противника также отвлечь туда значительные силы, а с другой – собрать там урожай, обещавший быть богатым. Военно-морское командование даже обещало выделить специальные танкеры для снабжения подлодок в море топливом и

прочими запасами. Но из-за ограниченного числа подводных лодок на основном театре военных действий на западных подходах к Британским островам я никак не мог согласиться с отвлечением части и так мизерных сил на юг. Не говоря уже о судах, которые они могут потопить, каждая подлодка означала «дополнительную пару глаз», то есть оказывала влияние, которое невозможно было оценить в цифрах, но оно имело прямое и немалое влияние на общий итог наших операций. Кроме того, нельзя было забывать, что средний показатель потопленных в день судов на Северном театре был достаточно высок. Даже если бы мы потопили много судов на юге, в пересчете на тоннаж, потопленный каждой лодкой в море в день, этот показатель получился бы намного ниже из-за времени, потраченного на путь к театру военных действий и обратно. Иными словами, те же соображения, которые в свое время заставили меня отказаться от идеи перенести театр военных действий из Северной Атлантики в Центральную на период плохой погоды, вполне могли быть применены и к предложению отвести часть сил в Южную Атлантику.

Короче говоря, на юг в июне я послал только одну подводную лодку – «UA», – которая была построена в Германии для турецкого флота, но после начала войны осталась у нас. Ее размеры и не слишком хорошие мореходные качества делали ее непригодной для операций в Северной Атлантике. В ноябре-декабре за ней последовала еще одна – «U-65». Последней удалось достичь немалых успехов, но из-за того, что на переход к оперативной зоне и обратно было затрачено слишком много времени, общий результат был ниже, чем на севере. В соответствии с приказом командования в начале 1941 года я снова отправил на юг только одну подлодку – «U-37».

Только в феврале 1941 года, когда на севере результативность наших действий несколько снизилась, я решил отправить в Южную Атлантику несколько больших лодок типа IX. На протяжении первых четырех месяцев они достигли неплохих результатов, действуя в районе Фритауна, тем самым компенсировав эффект от своего отсутствия на севере. Но, какими бы высокими ни были результаты их деятельности, они все-таки оставались несравнимыми с теми, что были достигнуты летом 1940 года на Северном театре.

Подводных лодок, необходимых для ведения войны против конвоев в Северной Атлантике, катастрофически не хватало. А в 1941 году стало очевидно, что на дополнительные действия со стороны надводных кораблей, о чем я расскажу в конце этой глазы, рассчитывать не приходится. Поэтому было необходимо

срочно сосредоточить все усилия и ресурсы флота на ведении подводной войны.

К сожалению, наши политические лидеры совершенно не понимали сути подводной войны. Не вдаваясь в причины и не делая абсолютно ничего для исправления положения, они видели только одно: в 1941 году количество потопленных подлодками судов уменьшилось. Лично я не имел доступа к Гитлеру, поэтому мог убеждать его только посредством рапортов и докладных записок, передаваемых через командование ВМС. Но всей моей настойчивости не хватило, чтобы убедить его в необходимости направить абсолютно все имеющиеся в нашем распоряжении подлодки для участия в битве за Атлантику. Даже наоборот, летом 1941 года появилась тенденция выводить все больше и больше подлодок из Северной Атлантики для участия во всевозможных вспомогательных операциях, даже если для выполнения какого-либо задания подводная лодка вовсе не была нужна.

По требованию командования военно-воздушных сил две мои лодки были направлены для несения «погодной вахты». Оставаясь в определенном районе, они два или три раза в день передавали сводки погоды. Понятно, что для других целей их использовать уже было нельзя. А поскольку временами у меня оставалось всего лишь четыре подлодки, которые я мог отправить в море для участия в боевых действиях против конвоев, вывод половины сил для вспомогательных операций вряд ли можно считать оправданным.

Когда началась война с Россией, восемь лодок были отправлены на Балтику. Там они почти не находили целей и не достигли ничего, достойного упоминания. В конце сентября они вернулись в Атлантику.

Кроме того, начиная с июля 1941 года и далее 4-6 подводных лодок были постоянно задействованы в операциях против русских в Арктике, хотя северных конвоев союзников в то время еще не было. Эти лодки также в основном бесплодно бороздили холодные моря. Я считал своим долгом регулярно протестовать по поводу такого вопиюще бездарного разбазаривания и без того скудных сил. В частности, по поводу Арктики я писал:

«1. Успехи, достигнутые подлодками, незначительны. В тех районах встречаются только небольшие одиночные суда, торпедная атака на которые имеет очень низкие шансы на успех.

2. Решающим фактором в войне с Великобританией является атака на импорт этой страны. Именно в этом заключается основная задача подводного флота, которую никакая другая часть вооруженных сил не может выполнить лучше. Исход войны с

Россией определится на суше, подводные лодки могут сыграть в ней лишь эпизодическую роль».

Снова и снова немецкие вспомогательные крейсера, снабженческие и другие суда получали в качестве эскорта подводные лодки и под такой охраной совершали долгие переходы. При этом никто, казалось, не обращал внимания на тот факт, что подводная лодка имеет очень мало шансов защитить своего подопечного в случае нападения и вообще не имеет шансов помочь в случае его гибели. А в том, что атаки противника последуют – или с воздуха, или со стороны вражеского военного корабля, ведущего огонь издалека, – сомневаться не приходилось. Атаковав с большого расстояния судно, идущее предположительно под охраной подлодки, вражеский корабль, естественно, будет держаться от нее подальше, а потопив судно, благополучно скроется.

В начале ноября 1941 года я получил приказ военно-морского командования подготовить 14 подводных лодок (в дополнение к двум, уже несущим «погодную вахту») для участия во вспомогательных операциях. После этого для ведения военных действий в Атлантике у меня оставалось не более 5-10 подлодок. Протестуя против этого приказа, я писал:

«Командование подводного флота продолжает придерживаться мнения, что основная задача подводных лодок – наносить удары. Только так можно нанести урон Великобритании, для которой будет большим облегчением, если наш подводный флот уменьшит свою мощь даже на несколько недель. Политические и стратегические соображения уже сделали неизбежным разделение подводного флота и перевод его части на Средиземноморье. Поэтому представляется жизненно важным избежать дальнейшего дробления наших сил и их отвлечения для вспомогательных операций, потому что это может привести к прекращению дальнейших операций в Атлантике.

Совокупное сокращение нашей боевой мощи в Атлантике измеряется не просто уменьшением числа кораблей. Вывод каждой подлодки имеет более широкие последствия, чем потеря ее вклада в общее дело как боевой единицы. Отсутствие каждой лодки – это уменьшение площади, на которой мы можем произвести разведку, а значит, и уменьшение шансов обнаружить противника, а именно обнаружение противника является самой сложной из всех стоящих перед нами проблем.

Когда конвой обнаружен, уменьшение нашей численности даже на одну лодку приводит к уменьшению шансов поддержать контакт, а также восстановить его в случае утери.

Во время атаки, чем больше лодок в ней участвует, тем

больше приходится рассредоточиваться кораблям сопровождения, а значит, тем выше шансы на успех у каждой отдельной подлодки. В заключение замечу:

…командование подводного флота считает, что любое уменьшение, даже временное, численности подводных лодок, занятых в подводной кампании против Великобритании, для их использования во вспомогательных операциях, является совершенно неправильным и недопустимым».

Все сказанное выше пагубно воздействовало на выполнение основной задачи подводного флота – уничтожение торгового судоходства противника. Конечно, всяческие вспомогательные операции тоже были необходимы. Но выгода от участия в них подводных лодок была мизерной в сравнении с убытками из-за невыполнения ими основной функции. А ведь именно для решения главной задачи следовало сосредоточить все возможные усилия.

Концентрация сил в решающем месте – один из основных принципов войны. Именно поэтому уменьшение сил, занятых в войне против торгового судоходства в Атлантике, являлось ошибкой. Англичане отлично понимали, как много выигрывают от столь непродуманных действий немцев. И в мемуарах Черчилля, и в «Войне на море» Роскилла имеется упоминание о несомненных выгодах, полученных англичанами из-за отвлечения немецкого подводного флота с основного театра военных действий в Атлантике, что продолжалось и в 1942 году. Постоянным дроблением своих и без того мизерных сил мы спасли многие британские суда от гибели, а именно гибель своих судов в то время волновала англичан больше всего.

Я уже много говорил о разбазаривании сил и прочих ошибках, отрицательно влиявших на ход боевых действий в Атлантике. Но в сентябре 1941 года произошло событие, в результате которого действия немецкого подводного флота в Северной Атлантике были практически полностью остановлены. Я имею в виду резкое осложнение обстановки на Средиземноморье, заставившее командование перебросить туда почти все подводные лодки.

Но как могло такое случиться? 30 января 1939 года британское правительство одобрило предложенный адмиралтейством план операций, предусматривающий войну с Германией и Италией при последующем вмешательстве Японии. Прежде всего англичане намеревались оградить от возможных нападений свои атлантические торговые пути, которые были жизненно важны и потеря которых на более или менее значительный срок могла привести к катастрофе. Вторым по

значимости для англичан было Средиземноморье, поскольку именно через него проходили танкеры с нефтью из Персидского залива, а также груженые суда из Индии и с Дальнего Востока. Если, учитывая мощь итальянских военно-морских и военно-воздушных сил, судоходство через Средиземное море станет невозможным, предусматривалась переориентация судов на более длинный маршрут мимо мыса Доброй Надежды. Тем не менее задача сохранения строгого контроля над западным и восточным проходом в Средиземное море через Гибралтар и Красное море считалась задачей первостепенной важности. От Гибралтара, как указывалось в плане, зависела защита атлантических морских путей, ведущих с юга на север, не говоря уже о его значении для блокады Италии.

Начиная с весны 1940 года в соответствии с планом англичане переориентировали свои суда на маршрут вокруг Африки, даже несмотря на то, что Италия в войну пока не вступила. Оккупация Франции в июне 1940 года весьма отрицательно сказалась на интересах Великобритании как морской державы, поскольку лишила ее поддержки французского флота на Средиземноморье. Адмиралтейство, понимая важность защиты атлантических торговых путей, пришло к выводу о необходимости вывода британских военно-морских сил из других частей Средиземноморья и сосредоточения их в районе Гибралтара. После падения Франции считалось невозможным сохранить ту же меру контроля над этим морским районом, что и раньше, и одновременно выполнить свою основную задачу в Атлантике. Однако Черчилль вмешался лично и не допустил претворения в жизнь плана адмиралтейства. Он понимал причины его появления, но опасался, что вывод кораблей приведет к потере Мальты и Египта.

Все эти меры вполне понятны в свете первоначальной оценки англичанами ситуации на Средиземноморье. Со стороны же стран оси не существовало никакого совместного итало-германского военного плана, а значит, не было и плана действий на Средиземном море.

10 июня 1940 года Италия вступила в войну. Последующие события показали, что Италия не имела стратегической концепции, на которой могли бы основываться средиземноморские операции. Первейшей стратегической целью итальянцев должно было стать упрочнение позиций страны в Северной Африке и, по возможности, расширение их границ в восточном и западном направлении, поскольку именно там расположен щит, прикрывающий итальянскую береговую линию. Оттуда можно было организовать нападение на британские

морские и воздушные пути через Средиземноморье в направлении восток-запад. К тому же это был неплохой плацдарм для нанесения удара по Египту и захвата ближневосточных нефтяных месторождений, которые были жизненно важны для Великобритании.

Предпосылкой упрочнения и расширения итальянских позиций в Северной Африке было генеральное наступление итальянского флота против британских военно-морских сил на Средиземноморье, и в первую очередь захват Мальты, которая, являясь военно-морской и военно-воздушной базой Великобритании, представляла нешуточную угрозу. Численность итальянского флота и авиации вполне позволяла осуществить эти операции.

Однако у итальянского верховного командования не было намерения ставить перед собой столь грандиозные стратегические цели. Вначале итальянцы вполне удовлетворились относительно успешными действиями в Северной Франции. Только в сентябре было предпринято не очень уверенное наступление на Египет из Ливии. Успех оказался под стать попыткам. Одновременно итальянцы нанесли удар по Греции с территории Албании. Это наступление также продолжалось недолго и довольно быстро было остановлено. А после начала англичанами декабрьского наступления итальянцы были полностью разгромлены и в конечном итоге потеряли Киренаику.

Итальянские ВМС и подводный флот тоже оказались не на высоте. Они не провели ни одной наступательной операции против британских военно-морских сил. Все стычки с кораблями противника закончились не в пользу итальянцев. Довольно многочисленный подводный флот Италии понес огромные потери, но успеха не добился. Действия британских субмарин в этом регионе оказались куда более эффективными.

В сентябре 1940 года было проведено два совещания у Гитлера, где гросс-адмирал Редер от лица военно-морского командования рекомендовал перенести основные военные усилия на Средиземноморье. (Намерения Гитлера в наступающем году напасть на Советский Союз не были известны военно-морскому командованию.) Целью, по утверждению Редера, должно было стать установление контроля над государствами Ближнего Востока в интересах стран оси. Таким образом немецкая армия и военно-воздушные силы смогут внести свой вклад, совместно с итальянскими вооруженными силами, в борьбу против главного врага – Великобритании. Однако Редер не утверждал, что эти операции должны поддерживаться немецкими военными кораблями и подводными лодками, потому что у них оставалась

прежняя задача – война в Атлантике.

Ситуация, в которой оказались страны оси в Атлантике, постоянно ухудшалась. Зимой 1940/41 года англичане были уже близки к тому, чтобы вышвырнуть итальянцев из. Северной Африки; именно тогда итальянцы и приняли предложение Гитлера о помощи, которое еще совсем недавно отвергли. В январе 1941 года Роммель прибыл в Ливию и после внезапного мощного наступления отбросил англичан к границе Египта. Как только Роммель достиг поставленной цели, верховное командование Германии, опасаясь за безопасность коммуникаций, от которых полностью зависели войска, потребовало от него соблюдения особой осторожности. Опасения немцев были не напрасны. Англичане отлично понимали, в чем главная слабость Роммеля и его армии. Самолеты, подводные лодки и военные корабли, базировавшиеся на Мальте, атаковали конвои с грузами, шедшие из Италии в Северную Африку. Меры, принятые итальянцами по защите конвоев, не выдерживали никакой критики. Теперь итальянцам (и немцам, за компанию) предстояло дорого заплатить за то, что они не взяли Мальту до начала операций в Северной Африке, а ведь именно этого постоянно требовали немцы в лице офицера связи при штабе военно-морского командования Италии адмирала Вейхольда. Итальянцы безнадежно упустили момент сразу после объявления войны провести генеральное наступление против относительно слабых британских военно-морских сил. Меры, принятые для защиты конвоев, были недостаточными для обеспечения их безопасности. В дополнение ко всему им пришлось заплатить еще и за атаку на Грецию, поскольку именно благо даря непомерным требованиям греков итальянский флот испытывал недостаток в жидком топливе.

С июля 1941 года ежемесячные потери потопленного и поврежденного флота постоянно возрастали и довольно скоро составили 70% всего итальянского тоннажа на Североафриканском театре военных действий. Снабжение армии Роммеля совершенно не соответствовало ее реальным потребностям. Положение Африканского корпуса стало угрожающим. Вот в это время и вмешался Гитлер, приказав военно-морскому командованию отправить на Средиземноморье подводные лодки. В конце сентября первые 6 подводных лодок из Атлантики прошли Гибралтарский пролив.

В начале сентября за ними последовало еще 4 подлодки. Прибытие опытных моряков оказало немедленный эффект. 13 ноября подлодка «U-81» (лейтенант Гугенбергер) к востоку от Гибралтара потопила авианосец «Арк Ройял», 25 ноября «U-331»

(лейтенант барон фон Тизенгаузен) в Восточном Средиземноморье потопила линкор «Бархам», а 14 декабря «U-557» (лейтенант Паульсен) недалеко от Александрии потопила крейсер «Галатея».

В конце октября Гитлер распорядился перевести на Средиземноморье 2-й воздушный флот фельдмаршала Кессельринга. Перед ним была поставлена задача добиться господства в воздухе над жизненно важным районом между Сицилией и Северной Африкой. Ему это удалось в полной мере, и Мальта перестала представлять опасность как база для атаки на итальянские конвои. Благодаря усилиям 2-го флота, а также потоплению британских линкоров подводными лодками, потерям англичан на установленных немцами минных полях в районе Триполи, а также подвигам итальянских «морских дьяволов», проникших на человекоуправ-ляемых торпедах в Александрийскую гавань, атаки англичан на конвои, снабжающие Африканский корпус, были приостановлены. Роммель, который в конце 1941 года был вынужден отойти со своими танками практически туда, где он начинал наступление, в начале 1942 года снова мог атаковать. Ситуация на море и в воздухе над Центральной Атлантикой коренным образом изменилась в нашу пользу.

Вывод подводных лодок в Средиземноморье, конечно, сильно повлиял на наше положение в Атлантике. Однако я считал, что мера была неизбежной, поскольку угроза Африканскому корпусу должна была быть устранена. А 22 ноября 1941 года я получил приказ военно-морского командования, гласивший, что отныне Средиземноморье будет считаться основным театром военных действий и что все подводные лодки следует перевести в Средиземноморье и в район к западу от Гибралтара. В качестве обоснования приводились следующие причины:

«1. Наступление англичан в Северной Африке, а также полученная информация о подготовке совместной высадки англичан и голлистов во французской Северной Африке ставят Италию и наши силы в Средиземноморье в чрезвычайно опасную ситуацию. В этой связи военно-морские силы могут иметь большое влияние и предотвратить надвигающийся кризис, действуя в районе вокруг Гибралтара. Ведь именно в этих водах проходят морские пути как в восточном, так и в западном направлении.

2. В создавшейся ситуации, учитывая важность сохранения наших позиций в Средиземноморье, необходимо полностью переориентировать действия подводных лодок до нормализации положения».

Следующим приказом, датированным 29 ноября 1941 года, нам предписывалось обеспечить постоянное нахождение 15 подводных лодок в Гибралтарском проливе и еще 10 – в Восточном Средиземноморье. Чтобы обеспечить постоянное нахождение 25 подводных лодок в указанных районах, нам пришлось задействовать значительно большее их количество. В действительности это означало, что подводный флот должен в полном составе переключиться на операции в южных морских районах, прекратив свою деятельность в Северной Атлантике.

Я считал непроизводительное использование подводных лодок в Средиземноморье, и в особенности выделение для них районов к западу и востоку от Гибралтара, большой ошибкой. Используя все доступные средства связи, я, как мог, старался довести свое мнение до сведения военно-морского командования. Я настаивал на возвращении субмарин из Гибралтара для возобновления операций в Северной Атлантике.

Я не верил, что англичане воспользуются прямым путем с запада через Гибралтарский пролив и вдоль всего Средиземного моря, чтобы доставить в Египет все необходимое для наступления. Я считал значительно более вероятным, что они выберут путь вокруг Африки через Красное море и Суэцкий канал. Сегодня мы знаем, что мое предположение оказалось верным. Я также сомневался, что поступившая информация о предстоящей высадке англичан и голлистов в районе Орана или Алжира заслуживает доверия. Если бы у противника имелись такие намерения, какие-то признаки подготовки к столь масштабной операции уже непременно появились бы. В то время в Гибралтаре скопилось очень много судов, но в этом ничего необычного не было, такое происходило достаточно часто, особенно когда формировались конвои в Великобританию. Но отсутствовали какие-либо признаки скопления военных кораблей, которые, безусловно, потребовались бы для обеспечения высадки. На деле же все обстояло как раз наоборот – военно-морские силы Великобритании в этом районе были ослаблены гибелью «Арк Ройял» и других кораблей.

Поэтому я был уверен, что не существует стратегических причин, чтобы постоянно держать 15 подводных лодок в непосредственной близости от Гибралтара. Такое решение было ошибочным и с чисто тактической точки зрения. Район мог постоянно патрулироваться британской авиацией с базы в Гибралтаре, а также противолодочными кораблями, которых здесь тоже было в избытке. Кроме того, когда в конце сентября первые подводные лодки появились в Средиземном море, англичане моментально поняли, что активность немецкого

подводного флота в Атлантике уменьшится, и вывели часть своих противолодочных кораблей с этого театра военных действий, чтобы укрепить оборону Гибралтара.

Немецкие подводные лодки, расположенные к востоку и западу от Гибралтара, не могли долго оставаться на поверхности. Они были вынуждены почти все время проводить под водой, постоянно подвергаясь нешуточной опасности. Они практически не имели возможности вести наблюдения и обнаружить противника. Известно, что за все время, которое они находились в этом районе, никакого движения в восточном направлении замечено не было. Находясь в неподвижности под водой, лодки могли атаковать лишь ту цель, которая случайно сама наткнулась на них. Были и потери. Из первой группы субмарин, прошедших в Средиземное море в сентябре, ни одна лодка не была потеряна во время прохождения через пролив. Из второй группы была потеряна одна. После того как англичане укрепили свою противолодочную оборону, три наши лодки были уничтожены, а пять получили настолько серьезные повреждения, что нам пришлось отказаться от мысли доставить их на базу в Бискайский залив. Таким образом, третья часть подлодок из числа участвовавших в операция была потеряна.

Поскольку противолодочные заграждения были быстро усилены, вошедшим в Средиземное море немецким подводным лодкам было не так просто выйти обратно. Следует отметить, что из Атлантики в Средиземное море через Гибралтарский пролив проходит сильное течение (это помимо встречных течений вблизи берега). Поэтому войти в Средиземное море подлодкам было легче – ведь, если их обнаружит противник и загонит под воду, течение само пронесет их через пролив. А вот выйти в Атлантику было уже не так просто. Переход по поверхности в условиях военного времени длился довольно долго и не укладывался в темное время только одних суток. Идти под водой (а этот путь был, скорее всего, единственно возможным, учитывая изобилие противолодочных патрулей противника) было практически невозможным по двум причинам: в середине пролива – из-за сильного встречного течения, а у берегов, где течения были попутными, – из-за навигационных опасностей. Таким образом, войдя в Средиземное море, мои подводные лодки попадали в своего рода «мышеловку». Поэтому нам следовало подумать еще и еще, прежде чем посылать в тот район значительные силы, поскольку их, скорее всего, уже не представится возможность вернуть.

Иными словами, проблема Средиземноморья, во всяком случае насколько она касалась участия подводного флота, была

вовсе не однозначной. Основной задачей военно-морского флота Германии вообще и ее подводного флота в частности, задачей, которая по своей важности превосходила любую другую, оставалось ведение операций против торговых судов Великобритании в Атлантике. Именно здесь текли потоки, дававшие силу нашему противнику, и естественно, что охрану этих потоков Британия считала своей первоочередной задачей. Поэтому нам следовало выводить свои силы с этого жизненно важного театра военных действий только в случае особой необходимости и в размерах, соответствующих этой необходимости.

В общем, военно-морское командование против воли оказалось вынужденным перевести немалую часть своих сил из Атлантики в Средиземноморье. Совет, данный командованием ВМС правительству переключить основные военные усилия на Египет и Ближний Восток, был стратегически обоснован. Но он был дан в уверенности, что успех может быть достигнут без участия военно-морского флота Германии. Однако этим надеждам не суждено было осуществиться. Итальянский флот доказал свою полную неспособность в одиночку выполнить морскую часть операции, без которой было невозможно успешное сухопутное наступление из Северной Африки на восток. В результате немецкие подлодки, в ущерб своей главной задаче, все-таки были переведены в Средиземноморье. Их присутствие помогло справиться с опаснейшей ситуацией, сложившейся к тому времени, но все-таки не смогло решить проблему организации снабжения Африканского корпуса и доставки ему подкрепления.

Контроль над морскими путями на Средиземноморском театре военных действий мог быть обеспечен только при наличии господства в воздухе. А для его достижения следовало во что бы то ни стало захватить Мальту и уничтожить там базы противника. Количество подводных лодок, переведенных в Средиземноморье, следовало свести к минимуму. Полностью оголить театр военных действий в Северной Атлантике и прекратить там все операции, как мы это сделали, примерно на семь недель было совершенно неправильно.

Командование ВМС хотя и с неохотой, но признало обоснованность моих возражений против этих действий. Даже после вступления Японии в войну (это произошло 7 декабря), когда мы имели все основания предполагать, что значительная часть военно-морских сил Британии останется на Дальнем Востоке, а значит, высадка англичан и голлистов в Западном Средиземноморье крайне маловероятна, командование ВМС все

еще придерживалось мнения, что Средиземноморье следует считать основным театром военных действий. Упорство, с которым командование настаивало на нахождении наших подводных лодок в непосредственной близости от Гибралтара, крайне негативно сказалось на их деятельности в начальной фазе подводной войны против Америки, которая началась в первые месяцы 1942 года.

Правильность моей позиции в атлантическо-средиземноморском противоречии подчеркнул капитан Роскилл в своей книге «Война на море». Вот что он написал по этому поводу:

«Принятые немцами контрмеры нашей атаке на ливийские пути подвоза, включая переброску подводных лодок с Атлантики и возвращение люфтваффе на Сицилию, также сыграли свою роль. (В том смысле, что они помешали англичанам развить успех ливийского наступления. – Авт.). Однако в итоге немецкие подлодки не только понесли внушительные потери – в ноябре и декабре было потоплено не менее семи единиц, – но и тот факт, что они были переведены из Атлантики, позволил нам вздохнуть намного свободнее на этом жизненно важном театре военных действий. Отдавая приказ о переводе подводных лодок из Атлантики в Средиземноморье, немцы еще не знали о намерении Японии 7 декабря вступить в войну и не могли рассчитывать на то, что новый союзник окажется чрезвычайно полезным для поддержки Италии и спасения армий стран оси в Африке. Оглядываясь назад, представляется сомнительным, принесло ли перераспределение подводного флота пользу немцам, поскольку его неизбежным следствием явилось ослабление натиска в Атлантике» (Т. 1. С. 540).

В связи с уменьшением количества немецких подводных лодок на Атлантическом театре военных действий следует упомянуть об участии в нем надводных военных кораблей и его влиянии на подводные операции.

С самого начала войны крупные военные корабли – линкоры, «карманные» линкоры и крейсера, – несмотря на свою немногочисленность, были наделены гросс-адмиралом Реде-ром статусом главных действующих лиц в войне против торгового судоходства Великобритании. Эта стратегическая задача стала для них основной. Иными словами, в первую очередь им следовало топить торговые суда противника. Именно поэтому главнокомандующий и отдал им приказ избегать столкновений с превосходящими или даже равными силами англичан. Однако командование все же надеялось, что появление в Атлантике крупных немецких кораблей окажет влияние на

перераспределение военных кораблей противника. Англичане будут вынуждены обеспечить максимальную защиту своих конвоев, с привлечением для этой цели даже линкоров, во всех районах ожидаемого появления немецких кораблей. Поэтому в принципе решение отправить в море наши большие военные корабли было совершенно обоснованно с точки зрения стратегии.

Имея это в виду и желая, чтобы в случае начала войны некоторые корабли уже находились в районе будущих боевых действий, в море были отправлены карманные линкоры «Дойчланд» и «Адмирал граф Шпее», осенью 1940 года за ними отправился «Адмирал Шеер». В январе 1941 года тяжелый крейсер «Адмирал Хиппер» и два линкора «Шарнхорст» и «Гнейзенау» тоже вышли в Атлантику.

Печальная судьба «Графа Шпее» хорошо известна. Остальные корабли, несмотря на превосходящую мощь противника, действовали вполне успешно. Очень больших успехов достиг «Адмирал Шеер» под командованием капитана Кран-ке. Им было потоплено 19 судов (137 000 тонн), а два танкера были отправлены в Германию в качестве приза. Всего «Адмирал Шеер» оставался в море 160 суток. Линкоры за два месяца потопили 116 000 тонн, а крейсер «Хиппер» – 40 000 тонн (8 судов).

Реакция противника была в точности такой, как и предполагало наше командование. Два английских конвоя, замеченные с «Шарнхорста» и «Гнейзенау» 8 февраля и 7 марта, охранялись линкорами. В соответствии с полученными приказами наши корабли уклонились от стычки с противником.

В этом они действовали совершенно правильно. Они находились слишком далеко от ремонтных баз и в случае получения повреждений не смогли бы их устранить, а значит, стали бы бесполезными для дальнейшего использования.

Однако они смогли направить к конвою, замеченному 7 марта к северу от островов Кабо-Верде, две подводные лодки – «U-105» и «U-124». По плану, разработанному адмиралом Лютьенсом, командовавшим группой линкоров, подлодки должны были атаковать и потопить линкор «Малайя», открыв тем самым доступ к конвою немецким линкорам. План не сработал, но подлодки сумели потопить 5 торговых судов конвоя, даже несмотря на присутствие линкора. А двумя неделями позже «U-105» или («U-106») торпедировала линкор «Малайя», который снова эскортировал конвой, направлявшийся в Великобританию.

Использование больших кораблей в течение тех месяцев, когда подводный флот был еще очень слаб и малочислен, было вполне правильным и полезным. После первой атаки на конвой, произведенной «Адмиралом Шеером» 5 ноября 1940 года,

необходимость использования линкоров для охраны конвоев, несомненно, легла тяжким бременем на британское адмиралтейство и привела к значительному распылению сил. Как командующий подводным флотом, я искренне надеялся, что такое использование наших военных кораблей приведет к выводу других эскортных кораблей противника и уменьшению интенсивности противовоздушного патрулирования силами авиации. Правда, последнего так и не произошло.

А в последующие месяцы тот факт, что линкоры «Гнейзенау» и «Шарнхорст», а позже и крейсер «Принц Эйген» базировались в Бресте, крайне негативно сказался на операциях подводных лодок.

Проведя в море два месяца, линкоры вернулись в Брест 22 марта 1941 года. На «Шарнхорсте» возникли неполадки с двигателями, и было ясно, что в море он выйдет не скоро. Во время воздушного налета 6 апреля «Гнейзенау» получил серьезные повреждения и оказался выведенным из строя на много месяцев.

В результате доковые рабочие, до этого занятые на ремонте подводных лодок на базах Бискайского залива, были срочно переведены в Брест для организации ремонта поврежденных линкоров. Мы лишились рабочей силы, сроки выполнения даже мелкого ремонта подлодок резко выросли, что не могло не повлиять на все без исключения аспекты нашей деятельности и дало врагу серьезные преимущества.

Я, как мог, протестовал против перевода в Брест моего технического персонала, доказывая, что рабочую силу для ремонта линкоров вполне можно доставить из Германии. Я неустанно подчеркивал, что испытываю должное уважение к успехам, достигнутым нашими кораблями, и не собираюсь умалять их значение. Но при этом мы не должны забывать об одном бесспорном факте: только потеря судов может заставить противника рассмотреть вопрос о прекращении военного противостояния на приемлемых для нас условиях, а для достижения этого желанного для всех нас результата самые действенные рычаги находятся у подводного флота. Я доказывал, что деятельность наших больших военных кораблей ни при каких обстоятельствах не должна мешать или сдерживать применение самого мощного оружия борьбы с противником из всех имеющихся у нас на сегодняшний день. Иными словами, недопустимо лишать нас технического обслуживания ради ремонта других кораблей. Между прочим, доля действующих подводных лодок в их общем количестве летом 1941 года ощутимо уменьшилась именно по этой причине.

26 ноября 1941 года – а к этому времени уже было совершенно очевидно, что в будущем операции наших военных кораблей в Атлантике будут невозможны, – я обратился с очередным рапортом к главнокомандующему. В нем я снова подчеркнул необходимость концентрации всех скудных ремонтных ресурсов на улучшении технического об-_ служивания подводного флота. Я писал:

«Командование подводного флота не сомневается, что существует возможность значительно снизить время ремонта, а значит, увеличить число подводных лодок, готовых в любое время выйти в море. Для этого необходимо наличие квалифицированного технического персонала, причем этот вопрос следует рассматривать как безотлагательный и первоочередной.

В свете общей промышленной ситуации флот не может ожидать притока рабочей силы извне, поэтому должен максимально эффективно использовать ту, которой располагает. Поэтому доковые рабочие должны быть использованы на строительстве и ремонте только тех кораблей, которые незаменимы для дальнейшего ведения войны.

Принимая во внимание острую необходимость в техническом персонале для подводного флота, командование подводного флота считает, что вопрос организации ремонта линкоров и крейсеров, а также постройки и ремонта эсминцев пересмотреть с учетом изложенного выше. Иными словами: действительно ли эти корабли так уж необходимы для дальнейшего ведения войны?

Мы противостоим двум величайшим в мире морским державам, имеющим несомненное преимущество в Атлантике, на решающем театре военных действий на море. Удары, нанесенные нашими военными кораблями на этом театре, были несомненно нужными и важными и явились примером большого мужества наших моряков. Но сегодня, после получения Великобританией помощи Соединенных Штатов, время таких подвигов миновало, а результаты, которые могут быть достигнуты, несопоставимы с риском. Очень скоро в результате контрмер противника наши надводные корабли окажутся в положении, когда будут вынуждены прекратить атаки на морские коммуникации противника, ограничившись функцией самозащиты от превосходящих сил врага.

Только подводные лодки могут оставаться длительное время в морских районах, где господствует противник, поскольку только они могут продолжать операции, не подвергаясь при этом риску вступить в бой с превосходящими силами врага. Увеличение числа вражеских линкоров и крейсеров в районах операций не

представляет особой опасности для наших подводных лодок, а, наоборот, приветствуется как дополнительные цели, которые мы всегда ищем.

По этим причинам командование подводного флота придерживается вполне обоснованного мнения, что линкоры и крейсера не являются необходимыми для продолжения войны в Атлантике. Если же учесть, что они также непригодны и для других целей, таких, к примеру, как захват и оккупация групп островов, можно прийти к вполне логичному выводу, что этот флот больше не является важным для продолжения войны вообще. А если так, то крайне необходимый подводному флоту обслуживающий и ремонтный персонал не должен терять время на ремонте крейсеров и линкоров».

Должен признать, что в этом документе я от имени подводного флота замахнулся на многое. Но я чувствовал, что иначе поступить нельзя. Правда, реакции я так и не дождался. Могу только предположить, что он как-то все же повлиял на главнокомандующего, когда он решал вопрос о распределении обслуживающего и ремонтного персонала. Намного позже, в 1943 году, уже став главнокомандующим, я сам требовал от Гитлера сохранения больших кораблей и выделения для них необходимых ремонтных мощностей. Но к тому времени ситуация изменилась. Я знал, что могу рассчитывать на получение от правительства всех средств, необходимых для постройки и ремонта подводных лодок. Что же касается технического обслуживания и ремонта, конкуренции между подлодками и надводными кораблями больше не существовало. Но в 1941 году, командуя подводным флотом, я не мог действовать иначе.

Черчилль тоже придавал большее значение операциям подводных лодок, чем действиям больших кораблей. В своих мемуарах, кратко описав проблемы, которые создали для Великобритании действия наших крупных военных кораблей, он весьма подробно остановился на операциях подводного флота и для начала отметил: «К этим проблемам добавилась очень серьезная опасность. Единственное, что меня действительно пугало во время войны, это немецкий подводный флот» (Черчилль У. Вторая мировая война. Т. 2. С. 529).

Здесь я бы хотел кратко остановиться на трагедии «Бисмарка» и попытках подводного флота помочь злосчастному линкору. 8 апреля 1941 года, когда подготовка к дерзкой операции близилась к завершению, я встретил в Париже адмирала Лютьенса. Я хорошо знал и высоко ценил этого незаурядного во всех отношениях человека. Мы с ним в одно и то же время командовали крейсерами: я – «Эмде-ном», а он – «Карлсруе».

После окончания походов мы провели длительное время в испанском порту Виго, а затем вместе вернулись в Германию. В предвоенные годы, когда я командовал субмаринами, Лютьенс командовал торпедными катерами. Мы часто встречались и на многие вещи смотрели одинаково. На встрече в Париже мы договорились о следующем:

1. Подводные лодки будут находиться на обычных позициях.

2. Если, в то время когда надводные корабли будут в море, возникнет возможность совместных действий с подводными лодками, следует предпринять максимальные усилия, чтобы ее использовать. Для этой цели на «Бисмарк» будет назначен опытный офицер-подводник.

3. Лютьенс будет постоянно информироваться о местонахождении подводных лодок и намерениях командования подводного флота на длинных волнах, используемых подлодками.

21 мая 1941 года, после того как «Бисмарк» и «Принц Эйген» прорвались через Датский пролив, разделяющий Гренландию и Исландию, «Бисмарком» был потоплен британский крейсер «Худ». Несмотря на повреждения, полученные «Бисмарком», оба корабля проследовали дальше в Атлантику. В нескольких сотнях милях от них находилась группа подводных лодок. 24 мая 1941 года я записал в своем военном дневнике:

«Рассмотрев вопрос, нужно ли направить эти подлодки на поддержку «Бисмарка», я пришел к выводу, что прежде всего необходимо дождаться, когда станут известны намерения адмирала Лютьенса. В телефонном разговоре с командующим группой ВМС «Запад» адмиралом Заальватхером, которому была поручена поддержка «Бисмарка», я сказал, что распорядился прекратить все операции против торгового судоходства. Подводные лодки ожидают приказа. Адмирал ответил, что даст мне знать, какие необходимо предпринять действия, как только получит известия от адмирала Лютьенса».

В тот же день Лютьенс сообщил, что все имеющиеся подводные лодки должны быть сконцентрированы в районе, примыкающем к южной оконечности Гренландии. Он надеялся, что сможет завести преследующие его английские корабли прямо в засаду. Я расположил 7 подлодок в выбранной им позиции. Но прежде чем немецкие корабли достигли этого района, они совершенно неожиданно сначала повернули на юг, затем на юго-восток и взяли курс в направлении бискайских портов. Причиной такого изменения планов, насколько нам известно, стала потеря топлива, явившаяся следствием пробоины в носовой части корабля.

В соответствии с инструкциями, полученными от адмирала Заальватхера, все подводные лодки, находившиеся в Бискайском заливе, выстроились в цепь, которую «Бисмарк», направляясь в один из атлантических портов, непременно должен был пересечь. Из занявших позиции подлодок две – «U-556» и «U-98» – возвращались на базу из боевого похода и не имели торпед. Тем не менее они могли оказаться полезными для разведки. Третья лодка – «U-74» – тоже направлялась на базу, получив серьезные повреждения при атаке глубинными бомбами. Однако ее командир, понимая серьезность ситуации, сообщил по собственной инициативе, что может присоединиться к группе подлодок вблизи Бискайского побережья на следующее утро. Было решено использовать и эту подводную лодку в разведывательных целях. Капризы судьбы предсказать невозможно. Никто не знает, что ей придет в голову в следующий раз. В тот день ей было угодно, чтобы британские корабли вышли как раз на одну из трех лодок, не имевших торпед. Это была «U-556», которой командовал блестящий капитан Вольфгарт. Вот какая запись появилась в его корабельном журнале.

«26 мая 1941 года. Нахожусь в 640 милях к западу от Лендс-Энд. Ветер северо-западный, 8 баллов. Волнение моря – 5 баллов. Погода ясная, слабая облачность. Видимость от средней до хорошей.

15.31. Слышали несколько взрывов, орудийный огонь. Заметили самолет. Погрузились.

19.48. Тревога. Линкор класса «Король Георг V», а также авианосец, может быть «Арк Ройял», появились справа со стороны кормы. Идут на высокой скорости. Носы вправо, отклонение 170°. Если бы у меня только были торпеды, мне бы даже не пришлось маневрировать! Я уже находился на идеальной для атаки позиции. Никаких эсминцев, никакого зигзага! С того места, где я находился, можно было без труда достать оба корабля. Заметил самолет-торпедоносец, взлетевший с палубы авианосца. Я мог помочь «Бисмарку».

20.39. Всплыл. Передал сообщение: «Вижу противника, один линкор, один авианосец, курс 115°, высокая скорость. Квадрат BE 5332 (48°20'северной широты, 16°20'западной долготы)». Далее сообщил об утере визуального контакта. Шел по гидрофонам до 22.06. Топливо на исходе».

В 21.42 всем подлодкам, имеющим торпеды, было приказано идти на помощь «Бисмарку». Но лодкам приходилось сражаться с начинающимся штормом. Ветер быстро крепчал, волнение усиливалось, и они не смогли подойти в указанный Вольфгартом район вовремя. В ночь с 26 на 27 мая в районе, где «Бисмарк»

сражался с противником, оказалась только подводная лодка Вольфгарта, но без торпед. В своем журнале он записал следующее:

«23.30. Тревога. Неожиданно из темноты появился эсминец. Мы успели погрузиться на 90 футов, когда он прошел прямо над нашими головами. Мы отлично слышали шум винтов вражеского корабля. Но удача от нас не отвернулась – он не стал сбрасывать глубинные бомбы.

27 мая. Ветер северо-западный, 8 баллов. Волнение 5 баллов. Периодически налетают дождевые заряды. Видимость средняя. Очень темная ночь.

00.00. Всплыли. Что я теперь могу сделать, чтобы помочь «Бисмарку»? Вижу вспышки выстрелов. Противник ведет огонь, «Бисмарк» отвечает. Ужасное чувство, когда находишься совсем рядом и ничего не можешь сделать. Мне оставалось только вести наблюдение, чтобы иметь возможность направить к месту действия другие подлодки, у которых еще оставались торпеды. Поддерживаю контакт на пределе видимости.

3.52. Повернул на юг, чтобы держаться на траверзе «Бисмарка». Топливо почти на нуле, скоро придется возвращаться.

4.00. Волнение усиливается. «Бисмарк» не сдается. Отправил сводку погоды летчикам и в 6.30 передал последнее сообщение с координатами. Теперь мне остается только вернуться на базу, причем на малой скорости – на батареях. На поверхности пришлось бы израсходовать последние капли топлива».

К череде неудач, сопутствовавших последнему рейсу «Бисмарка», следует добавить тот факт, что во время его последнего боя с противником в непосредственной близости от места событий находились только две подводные лодки – «U-556» и «U-74». У первой не было торпед, а вторая была повреждена.

Гибель «Бисмарка» наглядно показала, что противник усовершенствовал свои разведывательные методы в Атлантике до такой степени, что нашим кораблям здесь делать больше нечего. Из всех немецких военных кораблей отныне только вспомогательные крейсера активно действовали против англичан. Это были бывшие торговые суда, переоборудованные таким образом, чтобы сохранить свой невинный внешний вид. Действуя без всякой поддержки, они достигали удивительных результатов. Причем для того, чтобы их держать в море, требовалось затратить куда меньше усилий, чем когда речь шла о тяжелых военных кораблях. Они стали действительно идеальным дополнением подводному флоту. Но в конце 1941 года возможности их отправки в Атлантику тоже оказались исчерпанными.

Я счел необходимым в начале этой главы упомянуть о препятствиях, мешавших в 1941 году эффективному и тактически грамотному ведению операций подводного флота. Многочисленные недостатки и конфликт ведомственных интересов лежали тяжким бременем на плечах командования подводным флотом. И только неизменная отвага, которую постоянно демонстрировали наши подводники, возвращала мне мужество. Со своей стороны я делал все возможное, чтобы укрепить веру людей в себя и свои корабли. Подводники никогда меня не подводили, их действия неизменно соответствовали самым высоким стандартам, ими же и установленным. Трудности нас только сплотили.

Будучи одним из руководителей подводной войны, я бы хотел упомянуть о некоторых событиях, происшедших непосредственно на театрах военных действий в период с ноября 1940 года по декабрь 1941 года. В коротком описании невозможно рассказать о каждом героическом поступке, описать каждое достижение наших опытных, дружных, славных команд. Я могу вспомнить лишь очень немногие из них, назвать несколько имен, хотя в действительности, чтобы воздать должное каждому, потребовалось бы написать еще одну книгу.

После замечательного успеха, достигнутого в сражении против конвоев в октябре 1940 года (я описал его в 8-й главе), в ноябре Атлантика опустела. По крайней мере, в первой половине месяца в ней почти не было немецких подводных лодок. Во время октябрьских ночных атак они израсходовали все торпеды и поэтому были вынуждены вернуться на базы несколько раньше, чем планировалось. Одной из первых субмарин, снова вышедших в море в ноябре, была «U-99» под командованием Кречмера. Кречмер был воистину выдающимся капитаном и мужественным, абсолютно невозмутимым человеком. Он моментально овладевал даже самой сложной ситуацией и всегда принимал верные решения. Однажды решив, как следует действовать, он претворял в жизнь свой план со спокойной настойчивостью и высоким профессионализмом. 3 ноября 1940 года, находясь в Атлантике к западу от Ирландии, он заметил два британских вспомогательных крейсера, возвращавшиеся из похода на базу. Итог схватки между крошечной подлодкой и двумя крейсерами, многократно превосходящими ее как по размеру, так и по боевой мощи, оказался весьма неожиданным… для крейсеров. Оба были потоплены.

Это были «Лаурентик» (18 724 тонны) и «Патрокл» (11 314 тонн). Вот как сам Кречмер описал события той ночи, когда он отправил на дно два крейсера и британское торговое судно

(«Казанар»):

«22.02. Снова вижу второе судно, пеленг 240°, и третье, пеленг 300°. Второе отвернуло в сторону и ушло на высокой скорости. Атаковал третье, оставшееся на курсе. Приблизился. Судно с двумя трубами и фок-мачтой. Кормовая мачта была срезана. Вероятно, вспомогательный крейсер. Люки в носовой части не задраены. Значит, военный корабль? Идет не на полной скорости.

22.50. Выпустил одну торпеду, расстояние 1500 ярдов. Попадание под кормовой трубой. Перехвачена радиограмма с судна: «Торпедированы, попадание в машинное отделение, освещения нет». Судно явно потеряло управление, но, похоже, не осело в воде ниже, чем раньше. Зажгли палубные огни, с мостика пускают сигнальные патроны. Спускают спасательные шлюпки. Скорее всего, это судно «Лаурентик» (18 724 тонн), переоборудованное во вспомогательный крейсер. Второе судно возвращается. Подошло близко.

23.28. По неизвестной причине торпеда, выпущенная по неподвижному «Лаурентику», прошла мимо цели.

23.37. Решили покончить с кораблем. Еще одна торпеда попала в борт под носовой трубой. Никакого эффекта.

23.40. С «Лаурентика» начали прицельно выстреливать осветительные снаряды, затем открыли огонь. Я на полной скорости направился ко второму судну, которое к тому времени остановилось и подбирало обитателей спасательных шлюпок.

4.11.40

00.02. Выпустили торпеду по неподвижному второму судну, расстояние 1200 ярдов. Попадание в корпус перед мостиком. С судна передали в эфир открытым текстом свое название, координаты, после чего начали спускать спасательные шлюпки. Это британский лайнер «Патрокл», судя по всему, переоборудованный во вспомогательный крейсер.

00.22. Вторая торпеда по «Патроклу», расстояние 1200 ярдов. Никакого эффекта. Судно везло груз бочек (чтобы увеличить плавучесть в случае торпедирования), несколько штук плавает вокруг.

00.44. Третья торпеда по «Патроклу», расстояние 950 ярдов. Попадание в корпус под мостиком. Бочки выбрасывает в море. Судно осело немного глубже на ровном киле, затем слегка накренилось на правый борт. Решил покончить с судном огнем из палубного орудия.

00.58. 4 снаряда из 3,4-дюймовки, расстояние 100 ярдов. Два

попадания. Один снаряд, судя по всему, угодил в подготовленные боеприпасы и взорвал их. Вынужден отойти, поскольку с «Патрокла» отвечают прицельным огнем.

1.18. Четвертая торпеда по «Патроклу». Попадание ниже фок-мачты. Единственный видимый эффект – больше бочек выброшено в море. Пока команда перезагружала торпедные аппараты, я воспользовался паузой, чтобы пройти мимо «Лаурентика», неподвижно сидящего в воде, причем очень высоко, к «Казанару».

2.15. В месте, где затонул «Казанар», заметили «Сандерленд», круживший над нами и спасательными шлюпками с «Казанара».

2.39. Нырнули.

4.00. Перезагрузка торпедных труб завершена. Всплыли в 4.04. По пути к крейсерам заметили сторожевик. Следует покончить с поврежденными кораблями, пока он не вмешался.

4.53. Еще одна попытка потопить «Лаурентик». Расстояние 1400 ярдов. Попадание в корму. Судно затонуло за несколько минут.

5.16. Пятая торпеда по «Патроклу». Попадание в машинное отделение. Судно раскололось на две половины. Кормовая часть перевернулась и быстро затонула. Носовая погружалась в воду намного медленнее. Отошел на высокой скорости, потому что сторожевик приблизился и включил прожекторы. В 6.05 со сторожевика начали выстреливать осветительные снаряды, это продолжалось до 9.00.

11.18. Заметили самолет, пеленг 110°. Нырнули. Самолет сбросил бомбы далеко от нас. Всплыли в 14.03».

Рассказ Кречмера показывает, что вспомогательные крейсера англичан показали себя далеко не с лучшей стороны – от военных кораблей можно было ожидать более профессиональных и эффективных действий. Они не были готовы к ночной атаке подводной лодки, находящейся на поверхности воды. Этот же эпизод ясно показывает, что эффективность наших торпед была далека от желаемой. Конечно, загрузив свои вспомогательные крейсера пустыми бочками, англичане сделали их труднопотопляемыми, но даже с учетом этого число израсходованных торпед было непропорционально велико.

Причем такие случаи были далеко не редкими, и в результате подводные лодки удручающе часто не имели возможности атаковать противника, поскольку израсходовали все торпеды на предыдущую мишень.

Последний успех довел личный счет Кречмера до 200 000 тонн. Сразу же после получения его рапорта об операции я по телефону рекомендовал этого отважного капитана к награждению

дубовыми листьями к Рыцарскому кресту. Мои рекомендации были одобрены очень оперативно, и в тот же день Кречмер получил по радио сообщение о награде. Я был очень рад за него и не сомневался, что все члены команды гордятся своим капитаном и глубоко уважают его. Для самого же Кречмера высокая награда стала стимулом для дальнейших свершений.

1 декабря 1940 года с подводной лодки «U-101» (командир Менгерсен) заметили в 300 милях к западу от Ирландии конвой, следующий на восток. Операция против этого конвоя описана в военном журнале командования подводным флотом:

«Общее расположение подводных лодок необычайно благоприятно для атаки на конвой. «U-101», находящаяся западнее остальных, может поддерживать контакт. Все остальные лодки также находятся относительно недалеко. Первая группа может подойти к конвою, вероятнее всего, уже сегодня ночью, остальные наверняка придут в оперативную зону не позднее завтрашней ночи. Самое главное – сохранить контакт. «U-101» получила приказ не начинать атаку до подхода других подлодок.

U-101 поддерживала контакт до утра следующего дня, после чего передала сообщение: «Дизеля вышли из строя. Не могу продолжать преследование». Поскольку другие лодки должны уже были подойти, «U-101» приказано оставаться на месте до подхода остальных лодок, которые возьмут на себя задачу поддержания контакта».

Ветреной зимней ночью с 1 на 2 декабря «волчья стая» атаковала конвой. По сведениям англичан, 10 судов было потоплено, остальные получили повреждения. Ночью 2 декабря с «U-94» поступила радиограмма: «Конвой взорван!» Этому успеху мы обязаны в основном настойчивости и преданности своему делу капитан-лейтенанта Менгерсена, поддерживавшего контакт с конвоем до прибытия других лодок.

В январе и феврале 1941 года в операциях против конвоев мы потопили 60 судов (сюда вошли несколько судов, шедших независимо) общим тоннажем 323 565 тонн.

В начале марта мы перевели большую часть подводных лодок в морской район к югу от Исландии, поскольку считали, что теперь англичане будут выбирать для своих конвоев более северные маршруты. В первые же пять дней наши подводники обнаружили конвой, следующий в восточном направлении, из которого потопили пять судов, а повредили два. После этой операции наступила пауза, послужившая поводом для нешуточного беспокойства командования подводного флота. Некоторое время мы не наблюдали никаких признаков активности противника в этом районе, а затем неожиданно

выяснилось, что мы потеряли пять лодок. Как тут не задуматься? Потерянными оказались «U-551» и «U-70» (их командиры капитан-лейтенант Шротт и капитан-лейтенант Матц были из числа молодого пополнения), а также «U-47», «U-99» и «U-100», которыми командовали наши самые опытные капитаны – Прин, Кречмер и Шепке. «U-551» и «U-47» погибли вместе с людьми, часть команды «U-100» и вся команда «U-99» были спасены. Гибель Прина и Шепке и потеря «U-99» стали для меня и моего штаба особенно тяжелыми потерями. Шепке был настоящим борцом и с самого начала демонстрировал блестящий потенциал. Всего на его счету 159 130 тонн отправленного на дно тоннажа противника. Отто Кречмера не превзошел никто. Он потопил 44 торговых судна и 1 эсминец, записав на свой счет 266 629 тонн. Главным свершением Прина стало уничтожение линкора «Королевский дуб» на якорной стоянке Скапа-Флоу. Также он потопил 28 торговых судов противника общим тоннажем 160 935 тонн. Прин был настоящим мужчиной и истинным солдатом. Это был необыкновенно целеустремленный, энергичный, упорный человек, умевший наслаждаться каждым моментом жизни. Как-то перед войной он заметил: «Мне намного больше удовольствия доставляет участие в хорошо организованной учебной операции против конвоя, чем поездка в очередной отпуск». После блестящего проникновения в святая святых британского флота – на якорную стоянку Скапа-Флоу – популярность Прина стремительно возросла, но слава его нисколько не испортила. Прин остался таким же, как был, простым, откровенным человеком, мужественным солдатом, стремящимся как можно лучше выполнить свою работу. Я очень уважал и высоко ценил этого человека.

Отсутствие какой бы то ни было активности противника южнее Исландии, а также незнание причин, приведших к столь тяжелым потерям в этом районе, заставили меня принять решение о выводе оттуда наших подлодок. В конце марта центр наших операций переместился дальше на юго-запад. Решение оказалось удачным. 2 апреля в новом районе был замечен конвой SC-26 из Северной Америки. Во время атаки было потоплено 10 судов. Кроме того, стало очевидно, что неожиданный рост потерь в марте не имел определенных причин и не явился следствием появления какого-то нового противолодочного устройства или оружия. Потеря трех самых опытных и удачливых командиров явилась следствием несчастливого стечения обстоятельств.

В марте и апреле немецкие подводные лодки потопили 84 судна (492 395 тонн).

Начиная с мая ночи в Северной Атлантике длятся всего

несколько часов. А в светлое время суток легко обеспечить эффективную охрану конвоев. Самолеты могут летать над ним до самого позднего вечера, а рано утром взлетать снова, вынуждая подводные лодки прятаться под водой. Часы темноты, когда можно проводить совместные атаки, становятся очень короткими. Несмотря на это, наши лодки все же сумели завязать бой с двумя конвоями. Из первого потопили пять судов. Второй конвой, HX-126, был атакован в центре Атлантики. Потеряв в течение только одной ночи пять судов, командир конвоя, опасаясь продолжения совместных атак подлодок, приказал конвою рассеяться и добираться до английских берегов самостоятельно. Результатом стала гибель еще четырех судов. После этого североатлантические конвои больше не отправлялись в путь без эскорта.

Когда удлинившийся световой день снизил шансы на успех подлодок в Северной Атлантике, те, что располагались в Южной Атлантике в районе Фритауна, начали собирать богатый урожай. Весной 1941 года Фритаун стал местом сбора судов, приходящих из Южной Америки, а также со Среднего и Дальнего Востока вокруг мыса Доброй Надежды. Здесь тихоходные суда собирались в конвои, а быстроходные отправлялись в путь независимо. Прежде чем лечь на северный курс, они делали большой крюк в глубь Атлантики. Для того чтобы деятельность подводных лодок на этом удаленном театре военных действий стала более экономичной (расстояние от бискайских портов до Фритауна составляет около 2800 миль), командование подводного флота предусмотрело возможность получения топлива и боеприпасов в море в Центральной Атлантике. Таким образом лодки могли выполнять сдвоенный боевой поход, иными словами, в перерыве между двумя походами не возвращаться на базу.

7 подводных лодок, работавших по схеме сдвоенных походов, потопили 74 судна. Это были следующие подводные лодки: «U-106» (командир Ёстен), «U-105» (командир Шеве), «U-124» (командир Вильгельм Шульц), «U-103» (командир Шютце), «U-38» (командир Либе), «U-69» (командир Мецлер) и «U-107» (командир Хеслер). Последний достиг особенно больших успехов. Он был блестящим тактиком, виртуозом торпедной атаки и потопил 14 судов (87 000 тонн). Предыдущий поход тоже был для него очень успешным, так что по результатам двух походов он уже миновал ту планку, за которой следует награждение Рыцарским крестом. Однако мне было не слишком удобно представлять его к награде, потому что Хеслер был моим родственником. Конец моим колебаниям положил главнокомандующий, заявив, что, если я не представлю Хеслера к награде немедленно, он сделает это сам.

Также во время операций на Южном театре военных действий подлодка «U-69» занималась установкой мин в районе крупных и очень загруженных портов Лагос и Такоради в Гвинейском заливе. На этих минах подорвалось несколько судов, и британское адмиралтейство было вынуждено временно эти порты закрыть.

8 мае и июне 1941 года в Северной Атлантике и в районе Фритауна в общей сложности было потоплено 119 судов (635 635 тонн).

Июль и август такого успеха не принесли. В море на обширном пространстве от Гренландии до Азорских островов постоянно находилось 8-12 подводных лодок – напрашивается сравнение с мелкими капельками в океане или с песчинками в бескрайной пустыне. Если бы я отправил их в свободный поиск по всей территории Атлантики, то мне бы пришлось отказаться от идеи использовать тактику «волчьих стай», если кто-то из них обнаружит конвой. Если же поступить наоборот (собрать их вместе и заставить держаться группой), найти конвой противника, учитывая размеры открытого для плавания пространства, было бы удачей слишком большой, чтобы на нее можно было рассчитывать. В общем, вести подводную войну, имея в своем распоряжении жалкую горстку подводных лодок и вообще не имея никакой разведки, было очень нелегко.

Понеся серьезные потери, англичане сократили судоходство в районе Фритауна до минимума. Поэтому я решил снова отправить подлодки на север и восток Атлантики. Это решение сформировалось в некоторой степени под влиянием идеи попытаться еще раз организовать совместную операцию с участием авиации 40-й группы, которая к тому времени получила подкрепление. Совместно с летчиками мы обнаружили и атаковали целую серию гибралтарских конвоев к югу от Ирландии. И хотя общее количество потопленных судов было весьма велико, суммарный тоннаж оказался не слишком впечатляющим, поскольку на линии Гибралтар-Великобритания в основном работали маленькие суда грузоподъемностью 1000-3000 тонн. Одновременно мы попытались, но уже без воздушной разведки, помешать движению судов на морских путях севернее Ирландии. Это у нас не получилось. Подлодки, участвовавшие в этой операции, подверглись мощным атакам с воздуха, но для себя целей не нашли. В результате суммарный результат, достигнутый в июле и августе, весьма скромен и составляет всего 45 судов (174 519 тонн).

По этой причине я решил в сентябре снова прочесать Атлантику в западном направлении. Для этой цели я собрал все

подлодки, которые мог, и отправил их в Атлантику небольшими группами друг за другом. Они должны были дойти в западном направлении до восточного побережья Гренландии, поскольку я подозревал, что североамериканские конвои после прохождения мыса Рейс, южной оконечности Ньюфаундленда, отклоняются к северу. К этому выводу меня привели три фактора. Во-первых, помощь, которую без объявления войны американцы оказывали в 1941 году (на этом я подробнее остановлюсь в следующей главе), во-вторых, тот факт, что более северным маршрутам может быть обеспечено воздушное прикрытие с исландских баз, и в-третьих, то, что южнее мы судов не обнаружили. Правильность моих выводов была подтверждена достаточно быстро. Уже 11 сентября подлодки обнаружили конвой SC-42, следующий под прикрытием восточного берега Гренландии. Атака на него оказалась успешной – было потоплено 16 судов. 12 сентября на море опустился густой туман, и только это спасло конвой от еще более серьезных потерь.

В Западной Атлантике был замечен еще один двигавшийся на восток английский конвой, из которого было потоплено 4 судна. В том же месяце в Северной Атлантике был обнаружен конвой из Фритауна. Он состоял из 11 судов и шел в сопровождении 4 военных кораблей. 7 торговых судов было потоплено.

Четвертый конвой, атакованный группой подводных лодок в сентябре, шел из Гибралтара. Он был обнаружен самолетом-разведчиком 40-й эскадрильи. Несмотря на наличие сильного эскорта из 10 эсминцев и корветов, 9 судов было потоплено.

Всего в сентябре в результате операций подводных лодок Великобритания потеряла 53 судна общим тоннажем 202 820 тонн.

На протяжении трех последних месяцев 1941 года число подводных лодок, действовавших в Атлантике, держалось на самом низком уровне. В битве за Атлантику наступила пауза, или, выражаясь словами британских историков, описывавших войну на море, «в деятельности немецких подводных лодок в Северной Атлантике наступил отлив». Главной тому причиной явился перевод подлодок в Средиземноморье, о чем я уже говорил, но существовали и другие причины. 15 октября в Северной Атлантике было потоплено 9 судов из очередного конвоя, а потом удача от нас окончательно отвернулась. 1 ноября конвой был замечен возле Ньюфаундленда. «Волчья стая» находилась в положении очень выгодном для атаки, но тут снова вмешалась судьба. Из-за густого тумана, не рассеивавшегося в течение нескольких дней, операция сорвалась.

Это был наш последний контакт с противником, происшедший в Северной Атлантике в ноябре. Конечно, мы

продолжали прочесывать отдельные морские районы, но подлодок было слишком мало, и удача нам не сопутствовала. А в конце месяца последовал перевод подлодок в Гибралтар.

В Южной Атлантике ноябрь и декабрь тоже нельзя было назвать удачными. В марте 1940 года немецкий вспомогательный крейсер «Атлантик» вышел из Германии и во время очень удачного похода по Атлантическому, Индийскому и Тихому океанам потопил 22 судна суммарным тоннажем 145 697 тонн. В ноябре 1941 года он обогнул мыс Горн и 22-го числа встретился в Атлантике к югу от экватора с «U-126», которую должен был снабдить топливом. Командир подлодки Бауэр отправился в небольшой шлюпке на крейсер, чтобы уточнить детали предстоящей операции. Их беседа была прервана внезапным появлением крейсера «Девоншир», командир которого получил приказ патрулировать район в поисках судов, снабжающих немецкие подводные лодки топливом. Англичане пошли на эту вынужденную меру после тяжелых потерь в районе Фритауна. Довольно скоро самолет-разведчик с британского крейсера обнаружил «Атлантик». Ситуация стала опасной и продолжала стремительно ухудшаться. Командир подводной лодки лишился возможности вернуться на свой корабль. Старший помощник принял решение о срочном погружении, но британский крейсер находился слишком далеко, и атаковать его не было никакой возможности. В результате «Атлантик» затонул, «Девоншир» ушел, а «U-126» всплыла и взяла на буксир спасательные шлюпки с уцелевшими моряками «Атлантика».

Получив информацию об этом происшествии, я немедленно направил еще две подлодки, «U-124» (командир Мор) и «U-129» (командир Клаузен), находившиеся в Атлантике, чтобы оказать помощь в буксировке спасательных шлюпок. По пути, примерно в 240 милях к северо-востоку от Сент-Полз-Рок, «U-124» потопила британский крейсер «Данедин», который, как и «Девоншир», искал в море немецкие суда.

Военно-морское командование приказало судну «Питон» подобрать уцелевших моряков с «Атлантика», что и было сделано 24-25 ноября.

Для дальнейшего снабжения подводных лодок теперь предназначался «Питон». Мы наметили точку встречи, примерно в 1700 морских милях к югу от того места, где затонул «Атлантик». Но и здесь противник не дремал. 1 декабря «Питон» с моряками с «Атлантика» на борту был потоплен крейсером «Дорсетшир».

Вблизи места гибели «Питона» находились 4 немецкие подводные лодки. Они подобрали и разделили 414 моряков с

теперь уже двух потопленных судов. На подводной лодке свободного места нет – там даже не все члены команды имеют собственную койку. Сменившиеся с вахты ложатся отдыхать на место тех, кто на вахту заступает. Поэтому даже сложно представить, что происходило на подлодке, принявшей на борт дополнительно больше 100 человек. Конечно, эти лодки уже не могли участвовать в боевых действиях. Они проследовали через тропики и взяли курс домой. Мы направили их к островам Кабо-Верде, где уже ожидали 4 итальянские субмарины, с готовностью выделенные мне для участия в спасательной операции. Итальянцы взяли половину спасенных, и в конце января 1942 года все 8 подлодок благополучно прибыли в Бискайский залив. Уникальная спасательная операция, для выполнения которой пришлось преодолеть 5000 миль, увенчалась успехом.

Не приходилось сомневаться, что мы больше не сможем поддерживать действия наших подлодок в Атлантике с помощью надводных снабженческих судов и танкеров. Эту задачу нужно было передавать подводным танкерам, строительство которых началось в первые дни войны.

В декабре 1941 года, как я уже говорил, основная масса немецких подлодок была сосредоточена в районе Гибралтарского пролива. 14 декабря британский конвой HG вышел из Гибралтара на север. Группа, ожидающая к западу от пролива, а также еще три подлодки, находившиеся в полной боевой готовности на бискайских базах, были направлены для атаки. Поскольку англичане знали, что мы держим подлодки недалеко от Гибралтара, мы ожидали, что конвой будет особенно хорошо охраняться. Среди кораблей эскорта был один вспомогательный авианосец – «Одесити». 22 декабря подводные лодки упорно днем и ночью атаковали конвой. Но результаты обнадеживающими назвать было никак нельзя… Правда, «Одесити» был торпедирован «U-751» (командир Бигалк), так же как и эсминец «Стенли», но из самого конвоя удалось отправить на дно только два торговых судна. А мы потеряли пять подводных лодок: «U-574» (командир Гентелбах), «U-131» (командир Бауманн), «U-127» (командир Гансманн), «U-434» (командир Хейда) и «U-567» (командир Эндрас). И снова в числе погибших оказались один из наших лучших капитанов – Эндрас и его отважный экипаж.

После этого несчастья, а также учитывая неудовлетворительные результаты деятельности на протяжении двух последних месяцев, мой штаб пришел к выводу, что мы больше не можем противостоять конвойной системе. Это мнение я никак не мог поддержать, даже несмотря на понесенные нами

большие потери, все же обстоятельства были исключительными. Во время последних событий погода была совершенно неподходящей для операций подводного флота. Был полный штиль или же легкий бриз, иными словами, море было абсолютно спокойным. При таких условиях английским кораблям очень легко обнаружить подводную лодку как на поверхности, так и под водой. Мы, конечно, ожидали, что конвой пойдет под усиленной охраной, но не предполагали такой концентрации противолодочных сил. После удачных атак немецких подводных лодок на гибралтарские конвои адмиралтейство отложило выход последнего – HG-76, чтобы собрать действительно сильный эскорт, который состоял из вспомогательного авианосца «Одесити», трех эсминцев, семи корветов и двух шлюпов. Самолет с «Одесити» постоянно находился в воздухе, а позже к нему присоединилось воздушное прикрытие из Гибралтара. Гибралтарские самолеты защищали конвой до 17 декабря, когда он достиг точки, где эстафету приняли самолеты из Южной Англии. Иными словами, воздушное прикрытие было сильным и постоянным. Эскортом командовал коммандер Уокер, «вероятно самый известный и успешный командир эскортной группы в той войне» (Роскилл. Война на море. Т. 1. С. 478).

Погода и усиленный эскорт создали ситуацию, более, чем когда-либо, неблагоприятную для атак подлодок. Этот исключительный случай не мог явиться причиной коренного изменения моих взглядов относительно атак на конвои. Последующие события доказали мою правоту. В 1942-м и в первой половине 1943 года нам предстояло принять участие в самых грандиозных сражениях против конвоев. Достигнутые успехи были ошеломляющими. В результате в марте 1943 года, когда кризис в битве за Атлантику, с точки зрения англичан, достиг своей кульминации, адмиралтейство было вынуждено всерьез рассматривать вопрос о полном прекращении движения судов конвоями из-за катастрофических потерь.

1941 год закончился в атмосфере тревоги и неопределенности. Поводов для беспокойства у командования было предостаточно. Наступил 1942 год, которому было суждено принести нам максимальный успех в той войне.

11. ВОЙНА АМЕРИКАНЦЕВ ПРОТИВ НАС ДО 11 ДЕКАБРЯ 1941 ГОДА

Акт о нейтралитете 1937 года. – Черчилль убеждает Рузвельта отказаться от нейтралитета. – Морская конференция в Лондоне. – Америка обещает защиту атлантическим конвоям. – Расширение зон безопасности США. – Гитлер приказывает избегать столкновений. – Первое столкновение, «Крир». – Ограничение деятельности подводных лодок. – Япония вступает в войну. – Германия объявляет войну Америке

Объявление Германией 11 декабря 1941 года войны Соединенным Штатам Америки коренным образом изменило ситуацию в американских водах Атлантики.

Нельзя сказать, что до этой даты наши взаимоотношения в Атлантике были сугубо мирными. Скорее наоборот: хотя американцы не объявили нам войну и с точки зрения международных законов придерживались нейтралитета, вскоре после начала войны они начали оказывать Великобритании довольно существенную поддержку. Период до 11 декабря 1941 года сами американцы именовали «необъявленной войной». В это время они активно вмешивались в битву за Атлантику и поставляли оружие англичанам.

Поведение американцев, в корне противоречившее всем международным законам, давало англичанам серьезное военное, материальное и моральное преимущество и имело влияние на подводную войну. Как же проходил этот процесс американской помощи англичанам?

В начале Первой мировой войны, когда Америка еще считалась нейтральной, Великобритания получала от Соединенных Штатов большое количество оружия, а также крупные денежные кредиты. Американские корабли и американские граждане могли свободно отправляться на любой театр военных действий вокруг Великобритании, поскольку правительство не накладывало никаких законодательных ограничений на этот счет. А тесные связи между американской промышленностью и военными усилиями англичан в конце концов все-таки привели к вовлечению Соединенных Штатов в войну. Столько времени крупный должник не может быть

предоставлен сам себе. В годы, предшествующие Второй мировой войне, Соединенные Штаты намеревались не повторять аналогичную ошибку и в будущем не вступать в войны или вооруженные конфликты. Для законодательного закрепления этого направления в политике в 1937 году был принят Акт о нейтралитете, запрещавший экспорт военных материалов и предоставление финансовых кредитов воюющим сторонам. Он также запрещал американским судам и американским гражданам находиться в районе, где конфликтующие стороны ведут боевые действия.

Желание подавляющего большинства американцев оставаться нейтральными в любой войне между иностранными государствами, ясно выраженное в этом акте, судя по всему, шло вразрез с политическими концепциями президента Рузвельта. 4 сентября 1939 года, в соответствии с Актом о нейтралитете, он запретил американским судам и гражданам путешествовать через европейскую зону военного конфликта в Атлантике – это правда. Но уже в ноябре он преуспел в снятии эмбарго на экспорт вооружения и военных грузов. После этого вступила в действие политика продажи Соединенными Штатами военных материалов воюющим странам за наличный расчет, при условии, если покупатель имеет возможность заплатить наличными и вывезти грузы на своих судах. Понятно, что Германия не могла этого сделать. Великобритания господствовала в Атлантическом океане и не допускала немецкие суда в открытое море. Таким образом, изменение Акта о нейтралитете принесло выгоду только Великобритании, поскольку только она могла осуществлять судоходство через Атлантику.

Так Рузвельт постепенно, шаг за шагом, вынуждал американский народ отказаться от нейтралитета. Большую роль в этом процессе сыграл Черчилль. Он делал все возможное, чтобы убедить Соединенные Штаты в необходимости оказания максимальной помощи Великобритании, как это имело место в предыдущей войне. Вскоре после начала войны Рузвельт предложил Черчиллю обменяться письмами, в которых тогдашний первый лорд адмиралтейства мог изложить все, что, по его мнению, должен был знать президент Соединенных Штатов Америки. В последующей переписке Черчилль весьма умело сыграл на искреннем желании Рузвельта помочь англичанам. Его запросы постоянно возрастали, причем свои просьбы о помощи он сопровождал мрачными описаниями чрезвычайно опасного положения англичан и угрюмыми пророчествами, касающимися судьбы Америки в случае поражения Великобритании. Цель Черчилля была вполне ясна – укрепить позиции Рузвельта,

которому предстояло оправдать свою пробританскую политику перед конгрессом и американским народом. Вспоминая о своей переписке с американским президентом, сам Черчилль говорил о «совершенно ином языке», который он для этого использовал (Вторая мировая война. Т. 2. С. 355).

15 мая 1940 года, вскоре после того, как Черчилль сменил Чемберлена на посту британского премьера, он попросил Рузвельта оказать помощь Великобритании тем, что в настоящий момент не нужно американским вооруженным силам. Больше всего он жаждал получить у американцев 50 устаревших эсминцев. Предвидя трудности, которые должны были неизбежно возникнуть при попытке убедить американский народ в необходимости столь явно нарушить нейтралитет, Черчилль в своем письме от 25 мая 1940 года красочно описал ужасающие последствия для Америки вынужденной сдачи своего флота немцам. Такая возможность относилась уже к области фантастики, и сам Черчилль верить в нее никак не мог. Но брошенный наугад шар попал точно в цель. Благодаря абсолютно беспочвенным опасениям, что английский флот может попасть в руки немцев, конгресс санкционировал передачу англичанам 50 американских эсминцев. В своих мемуарах Черчилль написал об этом следующее:

«Передача Великобритании 50 американских эсминцев стала явным нарушением Соединенными Штатами Америки своего нейтралитета. Поэтому объявление правительством Германии войны США было с точки зрения исторической справедливости абсолютно оправданным» (Вторая мировая война. Т. 2. С. 558).

Эсминцы были переданы Великобритании в сентябре 1940 года в обмен на 99-летнюю аренду баз (об этом я уже говорил).

После переизбрания Рузвельта в ноябре 1940 года Черчилль снова принялся за дело. В длинном меморандуме от 8 декабря 1940 года, составленном в форме письма американскому президенту, Черчилль заявил: чтобы выиграть войну, жизненно необходимо предотвратить дальнейшие потери судов в Атлантике. В письме было, в частности, сказано следующее:

«…6. Потери нашего судоходства… последнее время находились на уровне, сравнимом с потерями самого страшного периода последней войны. За пять недель, закончившихся 3 ноября, потери достигли 420 300 тонн. По оценкам экспертов, для поддержания военных усилий на высшем уровне нам необходим дополнительный годовой тоннаж 43 млн тонн. Тоннаж, поступивший в сентябре, в пересчете на годовой объем составляет 37 млн тонн. Если сокращение продолжится, оно станет роковым…

…12. Чрезвычайно важно остановить или хотя бы уменьшить потерю тоннажа на атлантических подходах к острову. Этого можно достичь, увеличив или число военных кораблей, которые отражали бы атаки, или число торговых судов» (Вторая мировая война. Т 2. С. 495 и далее).

Затем британский премьер излагает следующие требования и предложения:

«1. Защиту британского торгового судоходства должны выполнять американские военные корабли. Гитлер не станет рассматривать этот акт как основание для объявления войны, поскольку не хочет войны с Соединенными Штатами.

2. Расширение контролируемой американцами зоны на восток было бы весьма полезным для Великобритании.

3. Треть британского тоннажа теряется из-за того, что подводная война вынуждает организовывать конвои, выбирать кружные маршруты и почти постоянно следовать на зигзаге. Предел возможностей Великобритании в постройке флота – 1,5 млн тонн в год. Это недостаточно. Необходимо еще 3 млн тонн ежегодно. Это может сделать только судостроительная промышленность США.

4. Великобритании крайне необходимы американская истребительная авиация и военные материалы в больших количествах.

5. Великобритания находится не в том положении, чтобы платить за американскую помощь в поставке судов и военных материалов, и выражает надежду, что в общих интересах, кои заключаются в поражении стран оси, Америка не будет настаивать на немедленной оплате».

В своих мемуарах Черчилль назвал это письмо своим самым главным произведением из всех, когда-либо написанных.

По прочтении сего меморандума Рузвельту пришлось всерьез задуматься над тем, каким образом получить официальные полномочия, необходимые для удовлетворения запросов Великобритании. Для этого он первым делом предложил американскому народу версию о том, что над Америкой нависла серьезная угроза со стороны стран оси. В очередной «беседе у камелька» 29 декабря 1940 года он сказал:

«Еще ни разу со времен Джеймстауна и Плимут-Рока наша американская цивилизация не находилась в такой опасности, как сейчас… Если Великобритания будет побеждена, страны оси получат контроль над Европой, Азией, Африкой и Австралией и смогут направить колоссальные военные и военно-морские ресурсы против нашего полушария. Не будет преувеличением сказать, что все мы, американцы, будем жить под прицелом

орудий, заряженных разрывными снарядами, причем как с военной, так и с экономической точки зрения».

Нарисованная американским президентом фантастическая картина дала нужные результаты. 11 марта 1941 года конгресс принял закон о ленд-лизе, гарантирующий Великобритании неограниченную помощь кораблями и военными материалами.

5 сентября 1939 года Рузвельт объявил американские прибрежные воды зоной безопасности, простирающейся на много сотен миль в Атлантику. Осуществляя «патрулирование для охраны нейтральности», американские военные корабли должны были предотвратить вход в эту зону судов воюющих держав. Попытка закрыть такую обширную зону для судоходства воюющих государств противоречила международному законодательству, согласно которому такой запрет мог применяться только к территориальным водам, граница которых обычно проходила в трех милях от берега.

Вскоре после начала войны американские военные корабли начали совершать акты, которые иначе как нарушением международного законодательства назвать было нельзя. Они преследовали немецкие корабли, вышедшие из американских портов в попытке вернуться в Германию, и сообщали их координаты британским судам, находившимся поблизости. У наших моряков оставался только один выход – затопить свои суда.

В июле 1940 года Рузвельт направил в Лондон комиссию под председательством адмирала Гормли для проведения совместно с британским адмиралтейством подготовительных мероприятий для начала полного и всестороннего сотрудничества между Великобританией и Соединенными Штатами в области морского флота. В соответствии с решениями Лондонской конференции штаб американских ВМС составил план, предусматривающий возможность вовлечения Америки в войну. Согласно плану, первоочередной задачей американских ВМС должна была стать защита атлантических конвоев, к этой миссии американцы намеревались приступить с 1 апреля 1941 года.

За морской конференцией в Лондоне в январе и феврале последовали рабочие совещания в Вашингтоне с участием представителей американских и английских военно-морских, военно-воздушных и сухопутных сил. На них снова прозвучало заявление о том, что обе страны рассматривают Европу и Атлантику в качестве основных театров военных действий. Было достигнуто соглашение о том, что основной задачей американского флота является защита судоходства в Северной Атлантике, причем выполнение этой задачи не зависит от

объявления войны Германии, и американцы приступят к ее выполнению, как только почувствуют себя в силах это сделать. Для этой цели Великобритания предоставит свои базы.

По достижении соглашения американцы немедленно приступили к его реализации. 1 февраля 1941 года был образован атлантический флот под командованием адмирала Кинга. 18 апреля 1941 года адмирал Кинг объявил, что американская зона безопасности протянулась в восточном направлении до 26° западной долготы, то есть более чем на 2300 миль от американского побережья в районе Нью-Йорка. До европейского берега в Лиссабоне оставалось всего 740 миль. Кстати, в этой зоне оказались Азорские острова, которые, как известно, являются европейской территорией. Иными словами, примерно у5 Атлантического океана было объявлено частью Западного полушария, где американцы будут преследовать немецкие суда и докладывать их координаты англичанам.

В международном законодательстве невозможно найти оправдания ни такому необъяснимому расширению зоны безопасности, ни весьма специфическому ее использованию.

7 июля американцы приняли на себя «защиту» Исландии, высадили там войска и создали военно-морские и военно-воздушные базы. В своей книге «Битва за Атлантику» Морисон комментирует оккупацию Исландии следующим образом:

«Хотя правительство Исландии под давлением англичан официально обратилось к правительству США с просьбой о защите своей страны, население этого не одобрило. Обладавшие сильно развитым национальным самосознанием, люди не чувствовали никакой необходимости в защите».

После оккупации Исландии американцы приняли ответственность за непосредственную защиту всех конвоев американских судов, направляющихся в Исландию, а также судов под другими флагами, присоединившихся к этим конвоям. В дополнение к этому американским ВМС были даны инструкции гарантировать безопасность другим конвоям в Северной Атлантике, когда этого требовала стратегическая ситуация. Это означало, что британскому судоходству в районах, прилегающих к Исландии, тоже можно было рассчитывать на защиту американцев.

Какова была реакция немецкого правительства на эту серию нарушений международного законодательства Соединенными Штатами Америки? В сентябре 1939 года мы получили на этот счет личные инструкции Гитлера. Мы должны были при любых обстоятельствах избегать «инцидентов» с американцами. Фюрер был преисполнен решимости не допустить вмешательства

Америки в военный конфликт, как это произошло в Первую мировой войну. В этой политике он был тверд, как никогда. Когда американцы передали 50 эсминцев англичанам, Рузвельт не сомневался, что Гитлер «проглотит» оскорбление, поскольку с точки зрения фюрера, любая, пусть даже значительная, помощь англичанам предпочтительнее военного конфликта с Соединенными Штатами. Как показали последующие события, в своей оценке ситуации американский президент оказался прав.

Поскольку американцы вначале избегали входить в район, непосредственно прилегающий к Британским островам, где немецкие субмарины вели неограниченную войну, никаких инцидентов и не было до начала лета 1941 года. Но 20 июня 1941 года подлодка «U-203» встретила в оперативной зоне американский линкор «Техас». А так как последний находился в районе, куда раньше не заходили американские суда, командир «U-203» не мог угадать, является ли корабль американским или же он, как 50 эсминцев, передан британскому флоту. Поэтому он решил атаковать. Атака оказалась неудачной, но линкор не заметил подводную лодку. Получив отчет командира о появлении американского корабля в зоне боевых действий, я немедленно отдал приказ, что «американские военные корабли, даже если они замечены в зоне боевых действий, не должны подвергаться атаке, поскольку разрешение атаковать любые корабли в этой зоне не совпадает с политическими стремлениями фюрера».

До этого момента подводные лодки имели разрешение атаковать любые военные корабли, замеченные в зоне боевых действий, поскольку считалось, что американские корабли появиться там заведомо не могут.

На следующий день по приказу Гитлера я передал на все подводные лодки следующее сообщение:

«Приказ фюрера о недопущении столкновений с кораблями США соблюдать строго и при любых обстоятельствах. Ограничить атаки на крейсера, линкоры и авианосцы до их уверенной идентификации как принадлежащих противнику. Факт, что корабль идет без огней, не может быть достаточным основанием, чтобы считать его вражеским».

Это означало, что подводные лодки больше не могли с ходу атаковать своих самых страшных противников, какой бы они ни были национальности. А учитывая смешение британских и американских кораблей, ситуация для подлодок сложилась вообще уникальная. Все противолодочные корабли могли преследовать немецкие подлодки и атаковать их всеми имеющимися средствами, а последние не имели права отвечать ударом на удар.

Позже появился дополнительный приказ, дающий право лодкам предпринимать ответные действия в целях самозащиты, но только если атака уже началась. Немецкое военно-морское командование наложило строгое ограничение на свободу действий подводных лодок даже в порядке самозащиты, приказав, что «…после того, как удалось оторваться от преследования, контратаки должны считаться независимыми действиями, а значит, не являются разрешенными даже против сил, участвовавших в первоначальной атаке».

Тем самым английские противолодочные силы получили полную свободу действий. Ограничения, наложенные на деятельность немецких подлодок, могли привести только к одному результату. Заметив подводную лодку, британский эсминец имел возможность атаковать глубинными бомбами или огнем палубных орудий и уничтожить ее, не дав возможности ответить.

Полученный приказ явился причиной появления больших трудностей и при нападениях на конвои. Корабли эскорта, окружавшие конвой, теперь стали запретным плодом. Если подводные лодки не могли избежать столкновений, им следовало прекратить атаку, поскольку добраться до торговых судов конвоя, торпедировав корабль эскорта, означало нарушить приказ.

В интересах общей политической ситуации командование подводного флота выполняло все полученные приказы, сколько бы трудностей они ни вызывали. Но все усилия Германии избежать разрыва отношений с Соединенными Штатами были обречены на провал. Рузвельт хотел войны. Он очень надеялся, что присутствие американских кораблей в Атлантике, их смешение с британскими ВМС и непрямое участие в военных действиях спровоцируют враждебные действия. В таких обстоятельствах иначе быть и не могло.

4 сентября 1941 года «U-652» подверглась атаке эсминца, от которого стремилась уйти. Эсминец сбросил три глубинные бомбы. В порядке самозащиты подлодка выпустила торпеду, от которой эсминец уклонился. И только на следующий день, получив радиограмму из штаба флота, капитан подводной лодки узнал, что злополучный эсминец оказался американским кораблем, носящим имя «Крир».

Происшествие было рассмотрено американской военно-морской комиссией. Главнокомандующий ВМС США адмирал Старк представил комиссии следующий документ:

«В 8.45 пилот британского самолета-разведчика сообщил на «Крир» об обнаружении немецкой подводной лодки в 10 милях к западу по курсу эсминца. «Крир» увеличил скорость и на зигзаге

направился к точке с указанными координатами. Как только шумопеленгатор зафиксировал шум винтов подлодки, в эфир было отправлено сообщение для британского самолета или эсминца, находящегося вблизи. Таким образом, приказ сообщить информацию, но не начинать атаку командиром эсминца был выполнен в точности.

В 10.32 британский самолет сбросил 4 глубинные бомбы, не попавшие в цель. Спустя 20 минут он прекратил преследование. «Крир» продолжал идти своим курсом вслед за подлодкой. В 12.40 лодка изменила курс, приблизилась к «Криру» и выпустила торпеду, которая прошла мимо цели. «Крир» произвел контратаку, но без успеха».

11 сентября президент США Рузвельт объявил американскому народу, что «Крир» был предательски атакован немецкой подводной лодкой без всяких к тому оснований и что действия этой подлодки были не чем иным, как актом пиратства.

Пришло время (сказал он), когда и вы и я должны видеть неизбежную необходимость сказать этим бесчеловечным искателям мирового господства, желающим завоевать его, держа в руках меч: «Вы хотите бросить наших детей и детей наших детей в омут терроризма и рабства. Вы подняли руку на нашу безопасность. Вы не пройдете дальше».

Когда вы видите гадюку, вы ее убиваете, не ожидая, пока она вас укусит.

Для обеспечения безопасности в наших водах американские военные корабли и самолеты больше не будут ждать, пока прячущиеся под водой субмарины, принадлежащие странам оси, или рыскающие в водах Атлантики рейдеры нанесут нам свой смертельный удар.

С другой стороны, американские историки Ланджер и Глисон в историческом обзоре, посвященном мировому кризису в американской внешней политике, эпизод с «Криром» описали следующим образом:

«Трудно считать оправданным негодование, с которым информация об этом происшествии была воспринята политическими кругами Америки и простым народом. Принимая во внимание тот факт, что «Крир» обнаружил немецкую подводную лодку, в течение нескольких часов ее преследовал и передал информацию о ее местонахождении британским летчикам с явным намерением помочь им ее атаковать, было бы крайне удивительно, если бы намеченная жертва в конце концов не набросилась на своего палача» (Необъявленная война. С. 774).

15 сентября 1941 года морской министр Нокс объявил, что

американский флот будет использовать все средства, чтобы захватить или уничтожить принадлежащие странам оси рейдеры, независимо от того, будут ли это надводные или подводные пираты.

В результате этого приказа открыть огонь, данного по указанию американского президента, Соединенные Штаты de facto вступили в войну с Германией в Атлантике в начале сентября 1941 года [6].

Теперь американцы взяли на себя защиту всех конвоев, включая британские, в районе между Ньюфаундлендом и Исландией, где они сдавали полномочия кораблям королевского флота. Приказ на этот счет был дан главнокомандующим американским атлантическим флотом адмиралом Кингом 1 сентября.

Описывая историю военно-морских операций Соединенных Штатов Америки во Второй мировой войне, Морисон писал об этом приказе:

«Чтобы иметь готовый ответ на закономерное возражение, что защита конвоев – это сугубо боевая операция, была срочно создана теория о том, будто эти конвои охраняются на переходе между двумя американскими базами и организованы с целью снабжения наших оккупационных войск в Аргентине и Исландии, а вовсе не предназначаются воюющим сторонам. Та же двусмысленность, что и в предыдущем оперативном плане («суда любой национальности, пожелавшие присоединиться к конвою»), позволяла любому числу «любителей бесплатно прокатиться на попытках» союзников воспользоваться выгодами защиты, обеспечиваемой военно-морскими силами США».

На мой взгляд, приведенная выше цитата характеризует приказ весьма красноречиво.

17 сентября 1941 года крайне обеспокоенный осложнениями, которые были неизбежны после появления приказа об открытии огня, гросс-адмирал Редер отправился на встречу с Гитлером. Я его сопровождал. Главнокомандующий заявил, что немецкие военно-морские силы оказались в невыносимом положении. Однако Гитлер не отменил свой предыдущий приказ о том, что подводные лодки могут предпринимать только оборонительные акции в случае, если подверглись нападению.

Направление дальнейшего развития событий предугадать было совсем не сложно. 10 октября во время атаки на британский конвой SC-48 американский эсминец «Керни», входивший в состав конвоя, был поврежден торпедой. 31 октября американский эсминец «Рубен Джеймс» был потоплен подводной лодкой во время атаки на конвой HX-156 к юго-западу от Исландии.

Поскольку Германия не намеревалась в середине войны прекратить операции в Атлантике (тем самым принеся немалую выгоду Великобритании), а Соединенные Штаты предполагали все так же активно вмешиваться в битву за Атлантику (что шло вразрез с международным законодательством), такие инциденты, как торпедирование «Керни» и «Рубена Джеймса», были неизбежны.

Ланджер и Глисон по этому поводу писали: «Самое удивительное – вовсе не то, что несколько американских кораблей было потоплено, а то, что их не было потоплено гораздо больше».

Отношение к проблеме военно-морского флота США лучше всех выразил адмирал Кинг, заявивший: «Что бы по этому поводу ни было сказано в международном законодательстве, американский флот занимает реалистичную позицию по отношению к событиям в Атлантике».

Такое положение дел, сложившееся в отношениях между двумя государствами и являвшееся уникальным как в истории войн, так и в анналах международного законодательства, было нарушено в декабре 1941 года. 7 декабря в вооруженный конфликт вступила Япония, а 11 декабря Германия объявила войну Соединенным Штатам.

Несмотря на то что войну объявили именно мы, международный военный трибунал в Нюрнберге признал, что Германия не вела агрессивную войну против Соединенных Штатов, так же как против Великобритании и Франции.

Официальное состояние войны, теперь существующее между Германией и Соединенными Штатами, оказало большое влияние на дальнейший ход подводной войны.

12. ОПЕРАЦИИ В АМЕРИКАНСКИХ ВОДАХ В ЯНВАРЕ-ИЮЛЕ 1942 ГОДА

Подводная война у американских берегов. – Благоприятные мирные условия. – Число подводных лодок. – Большое количество потоплений. – Попытки сэкономить топливо. – «Интуиция» Гитлера. – Часть подводных лодок отправляется в Норвегию. – Я протестую. – Решающее влияние на битву за Атлантику. – Судоходство в Карибском море и в районе Фритауна. – Больше операций в американских водах. – Удачный период. – Снижение результатов в Атлантике против британского судоходства. – Превосходство англичан в развитии радарной аппаратуры на коротких волнах. – «Дойные коровы», подводные танкеры. – Америка применяет конвойную тактику

Во время совещания у Гитлера, на котором он повторил свой прежний приказ о необходимости избегать любых инцидентов с Соединенными Штатами Америки, было вкратце упомянуто о ситуации, которая сложится в подводной войне, если Америка окажется втянутой в вооруженный конфликт. Я выразил желание в этом случае получить своевременное уведомление, чтобы успеть расположить подводные лодки вдоль американского побережья раньше, чем война

будет объявлена официально. Только таким образом, сказал я, можно получить максимальную выгоду от эффекта внезапности – нанеся решительный удар в водах, где противолодочные силы еще слабы.

Однако события развивались по другому сценарию. Немецкое командование само оказалось застигнутым врасплох внезапной атакой японцев на Пёрл-Харбор 7 декабря 1941 года. В это время в американских водах не было ни одной субмарины.

Только 9 декабря командование подводного флота получило информацию о снятии всех ограничений на операции против американских кораблей, так же как и на операции в панамериканской зоне безопасности. В тот же день я направил командованию ВМС запрос на высвобождение 12 подводных лодок для операций у американского побережья.

Должен признать, от этих 12 подлодок я ожидал очень многого. Американских вод война пока еще не коснулась. Именно

здесь торговые суда, включая направляющиеся в канадские порты, такие, как Галифакс и Сидни, а также на полуостров Новая Шотландия, где формировались конвои, следовали независимо. Флоты Англии и США, конечно, тесно сотрудничали, и между ними был налажен постоянный обмен информацией. В таких обстоятельствах вряд ли можно было рассчитывать на полное отсутствие в американских водах противолодочных заграждений – что-то, безусловно, было. Но скорее всего, они были не повсеместно и являлись не слишком эффективными, да и практический опыт охоты за подводными лодками у американцев пока отсутствовал. Как бы то ни было, мы ожидали, что в американских водах нас ждут условия не менее благоприятные, чем существовавшие годом или двумя ранее в британских водах.

Понятно, что рано или поздно ситуация изменится. Когда наши лодки появятся в Западной Атлантике, американцы усилят защиту и достаточно быстро приобретут опыт борьбы. Суда перестанут выходить в море в одиночку, будет введена конвойная система. Именно поэтому было так важно воспользоваться благоприятной ситуацией и извлечь из нее как можно больше выгоды, пока не поздно.

К тому же мы получили свободу действий на ведение подводной войны в американских водах. На бескрайних океанских просторах, ставших теперь зоной боевых действий, существовало великое множество торговых путей, пересекающихся в определенных узловых пунктах, которые мы теперь могли атаковать. Являясь атакующей стороной, мы обладали инициативой, а оперативно перенося тяжесть удара из одного места в другое, имели возможность застать врага врасплох и с максимальной выгодой для себя использовать эффект внезапности. Американцы не могли обеспечить постоянную защиту всех без исключения точек пересечения морских путей, поэтому они будут вынуждены преследовать нас. Так мы вынудим противника распылить свои оборонительные силы.

Таким образом, принципы ведения подводной войны остались неизменными и хорошо вписывались в условия нового театра военных действий. Нашей основной целью было потопить как можно большее количество судов, соблюдая при этом режим экономии. Иными словами, количество потопленного тоннажа, приходящееся на каждую подводную лодку в море в сутки, следовало поддерживать на наивысшем уровне. Для этого нам следовало внимательно следить, чтобы подлодки не направлялись в отдаленные районы, если, учитывая большие потери времени на переход до оперативной зоны и обратно, шансы на успех там не являлись значительно более высокими,

чем в близлежащих районах. Естественно, что для этого было чрезвычайно важно получать своевременную и точную информацию относительно районов наибольшей концентрации судов противника и уязвимых мест в его обороне. Мы не могли позволить себе ввязаться в атаку, обреченную на провал. Но в девственных водах Америки мы ожидали большого успеха, который с лихвой компенсировал бы затраты времени на долгий переход.

Прежде всего предстояло решить главный вопрос: сколько подводных лодок мы можем выделить для участия в этих наступательных операциях? Точный ответ содержится в журнале командования подводного флота, точнее, в записи от 1 января 1942 года. На ту дату мы имели 91 подводную лодку. 23 из них находились в Средиземноморье, еще 3 по приказу командования должны были вот-вот туда отправиться. 6 подводных лодок занимали позицию к западу от Гибралтара, 4 были отправлены в Норвегию. Из оставшихся 65 подлодок 60% находились в доке, и ремонт их задерживался из-за недостатка рабочей силы. Оставалось всего 22 подлодки. Половина из них находились на пути к базе или в оперативной зоне. Таким образом, в начале 1942 года, то есть спустя два с половиной года после начала войны, только 10-12 (12% от общего количества) подводных лодок могли единовременно участвовать в выполнении нашей основной задачи – уничтожении судов противника.

Относительно потерь, нанесенных немецкими подводными лодками судоходству у американских берегов, капитан Роскилл писал:

«Одним из самых удивительных фактов, касающихся хаоса, посеянного у американских берегов в начале 1942 года немецкими подводными лодками, является то, что там ни разу не находилось больше 12 подлодок одновременно» (Война на море. Т. 2. С. 96).

А по прошествии некоторого времени наших субмарин там стало даже меньше. Мое первоначальное предложение о срочной отправке к американскому побережью 12 субмарин было отклонено командованием. Дело в том, что это был максимум, на который я мог рассчитывать. Чтобы сделать эту цифру более реальной, я предложил вернуть 6 больших подлодок типа IXC (740 тонн), которые по распоряжению командования находились в районе Гибралтара и, что я особенно подчеркнул, «в любом случае были плохо приспособлены для операций в Гибралтаре и Средиземном море. Эти подлодки значительно легче обнаружить, чем лодки типа VII, они сложнее в управлении, а значит, более уязвимы для глубинных бомб. А их главное ценное качество –

возможность принять на борт большое количество топлива – при эксплуатации в Средиземноморье и Гибралтаре не используется».

Также я добавил, что их шансы на успех в Гибралтаре намного ниже, чем при использовании по другую сторону океана. Но мои доводы не были приняты во внимание.

Военно-морское командование считало, что не вправе ослаблять наши силы в Средиземном море. Поэтому столь необходимые подлодки продолжили «сторожить» Гибралтар, а я остался со всего лишь 6 субмаринами, которым и предстояло нанести решающий удар по американцам. Из упомянутых 6 подлодок только 5 были готовы выйти из бискайских портов в период между 16 и 25 декабря. Нам пришлось смириться с тем, что для первой американской операции у нас имеется только 5 подводных лодок.

Расстояние от побережья Бискайского залива до районов, где предполагалось максимальное скопление судов, было следующим:

Сидни – 2200 миль
Галифакс – 2400 миль
Нью-Йорк – 3000 миль
Тринидад – 3800 миль
Ки-Уэст – 4000 миль
Аруба – 4000 миль

Субмарины класса IX вполне могли добраться туда, причем у них бы еще осталось достаточно топлива для проведения операций в течение двух-трех недель.

Поскольку мы предполагали, что суда здесь будут следовать в одиночку, лодки не держались группой, а рассредоточились на довольно большой территории. Я решил, что район рассредоточения должен быть не слишком мал, чтобы, если судоходство в нем будет приостановлено или изменит направление, все лодки одновременно не лишились шансов на успех. С другой стороны, этот район должен быть не слишком велик, чтобы подлодки не лишились возможности отыскать в нем противника. Кроме того, я стремился нанести первый удар так, чтобы, впервые появившись там, где противник нас, скорее всего, не ждет, затем можно было повторить нечто подобное в другом районе. Принимая во внимание все перечисленные факторы, для района первой операции я выбрал территорию между заливом Святого Лаврентия и мысом Хаттерас.

Чтобы обеспечить внезапность, командиры наших субмарин получили приказ держаться вне пределов видимости на участке между Ньюфаундлендом и Восточным побережьем Америки. По пути им следовало ограничить атаки только действительно

достойными целями – судами грузоподъемностью 10 тысяч тонн и более.

Далее я оговорил, что 5 лодок получат от меня по радио сообщение, в котором будут указаны дата и время начала операции, поскольку это зависит от погодных условий и времени, которое потребуется затратить разным подлодкам на переход к оперативной зоне.

Итак, в конце декабря 1941 года 5 немецких подводных лодок вышли в долгий поход через Атлантику. Люди находились в отличном настроении и были полны надежд. А тем временем я делал все от меня зависящее, чтобы высвободить больше подлодок для американских операций. Снова и снова я повторял свои возражения против привлечения значительных сил подводного флота к операциям в районе Гибралтара и в Средиземноморье.

Приведу выписку из журнала командования подводного флота от 30 декабря 1941 года.

«1. Приказом № 2024 командование ВМС обязывает нас направить 10 подводных лодок в Восточное Средиземноморье и 15 подлодок двумя группами примерно одинаковой силы в морские районы к востоку и западу от Гибралтара. Таким образом, на юг будут отправлены 34 подводные лодки.

2. В настоящее время в Средиземноморье находится 23 подлодки. Значит, к ним следует добавить еще 11. Это число превышает указанное в приказе командования подводного флота № Gkdos 763 (с тех пор были потери) и также выше указанного в приказе командования ВМС № 2047 для покрытия потерь.

3. После потопления «Арк Ройял» 33% наших подводных лодок, пытавшихся пройти через Гибралтарский пролив, не смогли этого сделать. Из 24 подводных лодок, посланных в Средиземное море после потопления «Арк Ройял», 4 были потеряны в проливе, 4 получили повреждения при атаках с воздуха и вернулись обратно. 16 прошли через пролив. Чтобы обеспечить проход в Средиземное море еще 11 лодок, следует подготовить 15 или 16, поскольку 5-6 лодок обязательно будут потеряны или выведены из строя в Гибралтарском проливе.

4. Точно так же, чтобы направить по 7 подлодок в морские районы, прилегающие к Гибралтару с востока и запада, следует подготовить по 10 единиц, потому что в полнолуние в этих хорошо охраняемых районах без потерь никак не обойтись.

5. Могут ли преимущества, полученные от нахождения наших подводных лодок в Восточном Средиземноморье и в районе Гибралтара оправдать целесообразность столь высоких потерь и есть ли у подводных лодок шансы достичь этих преимуществ –

это вопросы, требующие самого тщательного рассмотрения.

А. До сих пор немецкие подводные лодки, действующие в Восточном Средиземноморье, принесли немало пользы военной кампании в Северной Африке. Если нам удастся вывести из строя еще один тяжелый корабль противника, безопасность наших морских путей, ведущих в Северную Африку, возрастет. Пока противолодочная оборона в этих районах слаба, интенсивность вражеского судоходства велика, использование подводных лодок в Восточном Средиземноморье можно считать оправданным.

Шансы на успех неплохи, потери невелики.

Б. В районах к востоку и западу от Гибралтарского пролива противолодочная оборона очень сильна. В лунные ночи воздушное патрулирование не прекращается даже ночью. До сих пор наблюдалось лишь очень слабое движение судов противника в восточном направлении. Цель командования ВМС, приказавшего разместить подлодки в указанных районах, – атака транспортов противника и других заманчивых целей, которые могут здесь появиться, но если такие корабли здесь и появляются, то всегда следуют под сильной охраной. Операции против таких целей всегда связаны с многочисленными трудностями, шансы на успех в них мизерны, а потери велики.

6. Поэтому командование подводного флота считает экономически нецелесообразным держать одновременно 15 наших подводных лодок в районе Гибралтара. В этих водах вполне хватит 2-3 подлодок – этого количества вполне достаточно, чтобы использовать благоприятные возможности, если таковые возникнут.

7. Исходя из изложенного, предлагаю следующее: отправить еще 2 или 3 подводные лодки в Средиземное море. Командование подводного флота не видит перспектив в отправке этих подводных лодок в Атлантику на более или менее длительный срок;

расположить еще 3 лодки к западу от Гибралтара.

8. Принятие предложений, изложенных в пункте 7, поможет возобновить операции в Атлантике. Командование подводного флота считает, что нецелесообразно держать большие силы в районе Гибралтара, поскольку это экономически невыгодно, и что в Средиземноморье следует посылать лишь то количество лодок, которое абсолютно необходимо. Слишком велика вероятность того, что эти лодки, их отважные капитаны и опытные команды уже никогда не смогут вернуться и принять участие в битве за Атлантику.

9. Оперативное принятие решения позволило бы командованию подводного флота столь же оперативно отдать

приказы подлодкам, готовым к выходу в море».

24 декабря командование ВМС санкционировало перевод подводных лодок из района Гибралтара к Азорским островам. 2 января 1942 года появился приказ главнокомандующего ВМС, предписывающий:

1. Отправить еще 2-3 подводные лодки в Средиземное море, после чего дальнейший перевод в тот регион прекратить.

2. Самой важной частью Средиземноморского театра военных действий считать восточную.

3. 2-3 подводные лодки будут постоянно расположены в районе западнее Гибралтара, но их перевод в западном направлении в сторону Азорских островов будет разрешен без дополнительных указаний.

2 января я сделал следующую запись в военном дневнике:

«Этот приказ положил конец дальнейшим переводам подводного флота в Средиземное море и дает нам возможности возобновить операции в Атлантике, интенсивность которых значительно снизилась еще два месяца назад, а в последние шесть недель операции не проводились вообще».

Теперь командование подводного флота получило возможность распоряжаться силами по своему усмотрению. Поскольку самые лучшие капитаны и опытные команды находились в Средиземное море, нам предстояло возобновить войну против торгового судоходства на Североатлантическом театре военных действий с новыми людьми на только что построенных подводных лодках. В середине января вторая группа из 4 больших подводных лодок была подготовлена к выходу в море из портов Бискайского залива. Первые 5 единиц уже были в пути к американским берегам, и я решил для усиления эффекта внезапности использовать вторую группу для нанесения удара в другой части Западной Атлантики, где судоходство всегда было исключительно напряженным: Аруба – Кюрасао – Тринидад.

Насколько удалось установить командованию подводного флота, Тринидад являлся основным пунктом захода для судов, приходящих с юга. Аруба и Кюрасао были важными нефтеналивными пунктами, вблизи которых всегда находилось много танкеров.

В ожидании получения дальнейшей информации об условиях на новом, Американском театре военных действий я решил разделить новые лодки, поступающие в эксплуатацию, более или менее равномерно между двумя оперативными направлениями.

Как только 9 декабря 1941 года было снято ограничение на ведение подводной войны в американских водах, мы приступили к рассмотрению возможности использования подлодок среднего

размера (517 тонн), радиус действия которых был меньше, для операций в удаленных районах. Расчеты показали, что они тоже могут достичь Новой Шотландии, после чего у них будет еще достаточно топлива, чтобы остаться в этом районе на некоторое время, при необходимости даже действуя на высоких скоростях. Однако радиус действия этих лодок не позволяет их использовать дальше на юг или на запад, то есть у побережья Соединенных Штатов. Поскольку не существовало средств, которые позволили бы таким подлодкам пополнить запасы топлива в море (подводные танкеры, о которых командование подводного флота вело речь еще в самом начале войны, так и не были построены), я не считал целесообразным посылать их дальше, чем к Новой Шотландии. По оценкам экспертов, первые подводные танкеры должны были появится в лучшем случае в марте-апреле 1942 года.

Когда приказом командования ВМС от 2 января 1942 года для операций в Атлантике были высвобождены все новые подлодки типа VII, которые ранее планировалось отправить в Средиземноморье, я сразу же направил 7 единиц, находящихся либо у Азорских островов, либо на пути к ним, в район Новая Шотландия – Ньюфаундленд.

Мы старались с максимальной отдачей использовать каждую лодку, имеющуюся в нашем распоряжении. В свою очередь, командование ВМС предпринимало титанические усилия, чтобы уберечь рабочих с судоверфей и доков от мобилизации в армию. Они ведь были так необходимы для постройки и ремонта подлодок.

В начале января стало очевидно, что первые большие субмарины подойдут к Восточному побережью Америки примерно 13 января, соответственно именно на эту дату и была запланирована первая атака.

И она удалась! Выяснилось, что американцы живут в условиях мирного времени. Вечерами берег не погружался в темноту, а города представляли собой средоточие ярких огней. Горели огни на сигнальных буях и маяках, хотя, быть может, и не так ярко, как в мирное время. Суда следовали обычными маршрутами и несли обычные навигационные огни. И хотя с момента объявления войны прошло уже 5 недель, противолодочные заграждения почти нигде не были установлены. Были организованы противолодочные патрули, но они явно не имели никакого опыта. К примеру, одиночные эсминцы ходили взад-вперед по маршрутам торговых судов, причем с такой удивительной регулярностью, что капитаны наших подлодок довольно быстро составляли для себя расписание их движения.

Они всегда точно знали, когда эсминец появится в следующий раз, а значит, можно сказать, находились почти в полной безопасности. Несколько раз наши лодки были атакованы с использованием глубинных бомб, но нападающие не проявляли должной настойчивости и слишком рано прекращали атаки, хотя, сказать честно, на мелководье они часто были близки к успеху. Летчики, выполняющие противолодочное патрулирование, также демонстрировали полное отсутствие опыта.

Экипажи торговых судов без ограничений использовали радиосвязь. Они нередко сообщали в эфир свои координаты, в результате чего у командиров подлодок складывалась чрезвычайно полезная общая картина ситуации в районе действий. Капитаны торговых судов, судя по всему, не получили никаких инструкций относительно различных тактических приемов, применяемых подводными лодками, а о возможности ночных атак вообще благополучно позабыли.

Нашим офицерам не потребовалось много времени, чтобы выработать очень эффективный порядок действий. Днем подлодки отлеживались на глубине 150-450 футов в нескольких милях от судоходных путей. В сумерках они в погруженном состоянии подходили к берегу, в темноте всплывали в самой гуще следующих своими курсами судов и атаковали.

Успех, достигнутый пятью подлодками в первой операции «Барабанный бой», был грандиозным. Подлодка «U-123» (командир Хардеген) потопила 8 судов (53 360 тонн), среди них 3 танкера, «U-66» (командир Цапп) – 5 судов (50 000 тонн), среди них 1 навалочник с грузом железной руды и 2 танкера, «U-130» (командир Кальс) – 4 судна (307 348 тонн), из них 3 танкера. Вклад еще двух подлодок был также весьма впечатляющ.

Вот что записал в журнале боевых действий командир Хардеген:

«Жаль, что в ту ночь, когда я подошел к Нью-Йорку, со мной не было нескольких минных заградителей, чтобы заткнуть здесь все дыры минами. А если бы со мной было еще 10, а лучше 20 подводных лодок! Им бы всем, я уверен, нашлась работа! Я видел больше 20 судов, двигавшихся очень близко к берегу».

А я в свой журнал боевых действий внес следующую запись:

«Из докладов командиров представляется совершенно очевидным, что операция «Барабанный бой» оказалась бы более успешной, если бы в ней участвовало больше подводных лодок, хотя бы те 12 единиц, о которых командование вело речь вначале. Но даже те 6 подлодок, которые все же отправились к берегам Америки, хорошо поработали и достигли неплохих результатов. К сожалению, развить успех у нас не было возможности».

Прежде чем первая группа подводных лодок покинула оперативную зону у американского побережья, туда пришли еще 3 подлодки: «U-106» (командир Раш), «U-103» (командир Винтер) и «U-107» (командир Гелхауз), вышедшие в море в середине января. Поэтому, хотя нехватка подводных лодок не дала нам полностью использовать исключительно благоприятные возможности, мы, по крайней мере, обеспечили постоянное нахождение хотя бы какого-то количества субмарин в оперативной зоне.

Условия, сопутствующие действиям наших субмарин среднего размера в районе Новая Шотландия – Ньюфаундленд, были куда менее благоприятными. Подвела погода. Туман, снег, штормовое море и пронизывающий холод очень мешали операциям и привели к ряду досадных промахов и отказов торпед. Условия, в которых приходилось сражаться, приведены в рассказе командира подводной лодки, атаковавшего судно в 15 милях от мыса Бретон (Новая Шотландия).

«18.01.1942. 00.30. Сделали еще одну попытку зайти перед целью. Очевидно, противник заметил меня во время предыдущей атаки и сразу же увеличил скорость. Следуя параллельным курсом на полной скорости, я его очень медленно догоняю. Высокие волны постоянно захлестывают подлодку. Верхняя палуба покрыта слоем льда. Принял решение стрелять с большого расстояния.

1.19. Произвел два последовательных выстрела из 2-й и 4-й труб. Расстояние 1500 ярдов. Обе торпеды прошли мимо. Несмотря на сравнительно большое расстояние и темную, безлунную ночь, мое местонахождение, очевидно, выдал противнику лед на палубе. Судно дало задний ход, и торпеды прошли перед его носом. Я решил сделать поворот вправо и произвести выстрел из кормовой трубы, но заметил в 300 ярдах на траверзе американский эсминец класса «Крей-вен». Он шел прямо на нас на высокой скорости. Я скомандовал одной машине полный вперед, другим полный назад и резко развернул лодку, в результате этого маневра эсминец прошел в 10 ярдах за кормой. Приказал срочное погружение. Успел заметить второй эсминец, появившийся со стороны кормы торгового судна. В результате обледенения воздушного клапана дизеля лодка приняла 8 тонн воды и легла на дно. Хотя ее ощутимо било о подводные скалы, я решил оставаться на месте, заглушив машины. Эсминцы не предприняли никаких действий. Возможно, у них обледенели устройства, сбрасывающие глубинные бомбы.

2.10. Поднял лодку с грунта и покинул район операции. Следую в погруженном состоянии».

При таких условиях ожидать больших успехов не было никаких оснований. Подлодки даже нельзя было перевести дальше на юго-запад, в район с более благоприятными погодными условиями, поскольку они пришли в американские воды с Азорских островов и уже израсходовали большую часть топлива.

Следующая группа подводных лодок среднего размера, вышедшая из бискайских портов с полными топливными танками, отправилась в район Галифакса. Оттуда они проследовали до Нью-Йорка и мыса Хаттерас. Между прочим, их фактическая дальность плавания оказалась намного больше, чем показали наши теоретические расчеты и предыдущий опыт. Такие лодки до этого использовались в основном в операциях против конвоев, в процессе которых им часто приходилось двигаться на высокой скорости – понятно, что при таких обстоятельствах перед ними нельзя было ставить задачу экономить топливо. В американских водах ситуация была совсем иная. Во время длительного перехода через Атлантику механики имели возможность экспериментировать, стараясь определить наиболее экономичную скорость хода. Войдя в полосу западных ветров и нырнув, капитаны могли с удивлением констатировать факт, что лодка идет с небольшой потерей скорости, но с большой экономией топлива.

Существовал еще один фактор, сыгравший важную роль в увеличении дальности плавания подводных лодок среднего размера. Страстно желая попасть в американские воды, команды подлодок проявляли изобретательность и смекалку.

Для начала они заполнили некоторые емкости, предназначенные для воды, топливом. Затем они по собственной воле пожертвовали целым рядом удобств, освободив помещения для складирования запасов топлива, запчастей, боеприпасов и прочих расходных материалов, без которых невозможно было обойтись при увеличенной дальности плавания. Необходимо отметить, что жилые помещения немецких субмарин изначально были намного меньше и неудобнее, чем в субмаринах других стран. Немцы строили свои подводные корабли, руководствуясь принципом, что каждая тонна водоизмещения должна использоваться на увеличение боевой мощи – вооружения, скорости, радиуса действия. Теперь матросы отказались даже от минимальных «удобств», предусмотренных в подлодке, и под завязку набили все помещения, которые удалось освободить, запасами. Даже проходы были загромождены ящиками, тюками, бочками. Не только спать, но даже просто сидеть люди зачастую

могли только по очереди.

Услышав об этих самостоятельно принимаемых мерах, я забеспокоился. Здесь было очень легко переборщить и подвергнуть опасности корабль. Поэтому я издал соответствующий приказ, который должен был положить конец излишнему энтузиазму; ведь все хорошо в меру. Но факт остается фактом: благодаря принятым мерам и изобретательности, проявляемой подводниками по пути к оперативной зоне и обратно, даже подлодки среднего размера смогли участвовать в операциях у Восточного побережья Америки. Они прибывали в оперативную зону, имея в своем распоряжении примерно 20 тонн топлива, что при благоприятных условиях достаточно для операций в течение 2-3 недель. Эти подлодки тоже достигли немалых успехов,

В январе 1942 года, поданным британской статистики, было потоплено 62 судна (327 357 тонн), большинство из них на Американском театре военных действий. Впечатляющие цифры!

Стремясь направить всю доступную мощь подводного флота, которая и в начале 1942 года все еще оставалась очень малой, в Западную Атлантику, где обстановка оставалась удивительно благоприятной, я приказал, чтобы все новые лодки после завершения испытаний на высокой скорости направлялись во Францию. Здесь они должны были получить запасы и следовать дальше к американскому побережью.

Всего лишь через несколько часов, как был отправлен этот мой приказ, я получил приказ военно-морского командования совсем другого содержания. Мне предписывалось направить 8 подводных лодок в район Исландия – Фарерские острова – Шотландия для защиты Норвегии. Соответственно я приказал командирам подводных лодок, которые находились в пути из Германии к портам Бискайского залива, изменить курс и следовать в обозначенный район. Столь необходимое для выполнения наступательных операций подкрепление, которого мы так долго ждали, снова было использовано для оборонительных целей.

По состоянию на 1 февраля 1942 года немецкие подводные лодки были следующим образом распределены по различным театрам военных действий: 7 – для защиты Норвегии, 3 – к западу от Гибралтара для аналогичных целей, 6 – для наступательных операций у американского побережья. Таким образом, из 16 подводных лодок, находящихся в Атлантике, только 6 использовались для выполнения основной задачи немецкого военно-морского флота – потопления судов противника.

Уместно задать вопрос: как получилось, что подводные лодки

срочно понадобились для защиты Норвегии?

22 января 1942 года в ставке Гитлера прошло совещание, на котором присутствовал начальник штаба ВМС адмирал Фрике. На этом совещании фюрер поделился своими опасениями относительно возможности оккупации Норвегии союзниками. Он заявил, что Норвегия является решающим театром военных действий и при необходимости туда должны безоговорочно направляться как военные корабли, так и подводные лодки, независимо от прочих соображений. Все имеющиеся в распоряжении подлодки должны немедленно направиться в указанный район, чтобы, во-первых, образовать своеобразный разведывательный экран, а во-вторых, атаковать любые силы противника, угрожающие стране.

Правда, уже на следующий день Гитлер, судя по записи в журнале боевых действий командования ВМС, занял более утешительную для нас позицию.

23 января 1942 года нам позвонил капитан фон Путкамер и сказал, что фюрер с глубоким удовлетворением отметил рост показателей потопления судов противника у американского побережья. Услышав, сколько подводных лодок участвует в этих операциях, он выразил желание, чтобы все они остались на месте. Это желание, идущее вразрез с приказами, которые Гитлер отдал военно-морскому командованию 22 января, представляется чрезвычайно важным. Такая перемена также показывает, что в ставке фюрера не знали ни точного числа подлодок, ни их количества, занятого в американских операциях, ни потребностей в подлодках. Иначе никак нельзя объяснить появление подобных приказов.

Несмотря на то что Гитлер несколько смягчил свою директиву, 24 января командование ВМС отдало приказ, о котором я упоминал выше, предписывающий мне направить 8 подлодок для защиты норвежских вод. А 6 февраля за ним последовал еще один.

«1. Общее число немецких подводных лодок в норвежских водах (в то время их было 4) должно быть увеличено до 6. В дополнение к этому еще 2 подводные лодки должны находиться в боевой готовности в Нарвике или Тромсё.

2. 2 подводные лодки должны располагаться в Тронхейме и 2 в Бергене, все в состоянии боевой готовности.

3. До последующих распоряжений 8 подводных лодок должны оставаться в районе Исландия-Гебриды».

Вдобавок к этому командование ВМС разработало схему обслуживания всех родов войск, находящихся в Норвегии, и, в случае необходимости, доставки подкрепления силами

подводных лодок. Следствием этого явилась необходимость внесения значительных конструкционных изменений, отмеченных командованием особо. Всего нам предстояло переоборудовать 2 большие и 2 средние подлодки. Перевод всех 20 подводных лодок в норвежские воды следовало завершить до 15 января. Таким образом, о подкреплении на Атлантическом театре военных действий можно было забыть.

Лично я был убежден, что союзники не будут пытаться высадиться в Норвегии. Поэтому я обратился к командованию ВМС с вопросом, нельзя ли обеспечить защиту Норвегии неявно, употребив все имеющиеся подлодки для войны на морских путях союзников.

«Для Великобритании и Америки, – писал я, – возможность любых действий против Норвегии зависела в первую очередь от наличия необходимого тоннажа и военных кораблей для его сопровождения. Чем больше судов потоплено – независимо от того, в какой части света это произошло,"- и чем более реальна угроза жизненно важным путям подвоза в Атлантике, а значит, и велика необходимость принять дополнительные меры по их защите, тем менее вероятно, что противник сможет отвлечь тоннаж и эскорт для высадки, которая без соответствующего обеспечения с самого начала будет обречена на провал. Чем больше успех, достигнутый немецкими подлодками в Атлантике, тем меньше вероятность, что противник приступит к подготовке столь сложного мероприятия».

Что касается возможности нападения союзников на Норвегию, командование ВМС со мной не согласилось, и на свою докладную записку от 25 февраля я получил следующий ответ:

«Тот факт, что количество отправленного на дно тоннажа оказывает влияние на планы противника в части проведения операции, включающей высадку с моря, не подвергается сомнению. Тем не менее командование ВМС считает, что тоннаж, необходимый союзникам для высадки в Норвегии, вполне доступен, несмотря на потери, которые они несут. Для перевозки 100 тысяч человек с оружием необходимо ориентировочно 1,25 миллиона брутто-регистровых тонн. Для снабжения потребуется 30-50 тысяч брутто-тонн ежемесячно.

В настоящее время все ресурсы тоннажа противника используются или для военных целей, или для снабжения населения. Любые другие возникшие потребности в тоннаже могут быть обеспечены только в случае его отвлечения от другого вида деятельности. Если противник решит, что высадка в Норвегии является желательной и что он сможет ее осуществить, он наверняка пойдет на некоторые ограничения, вероятнее всего

ограничив удовлетворение потребностей гражданского населения. Поэтому, даже если противник будет продолжать нести тяжелые потери на Американском театре военных действий, он все равно сможет обеспечить тоннаж, необходимый для норвежской операции, если, конечно, ему не придется мобилизовать весь наличный тоннаж для другого военного предприятия, например укрепления своих позиций на Среднем или Ближнем Востоке».

Таким образом, командование ВМС не считало оправданным обращение к Гитлеру с предложением пересмотреть и внести изменения в диспозицию, разработанную им для защиты Норвегии.

Я намеревался подобрать лодки для Норвегии из числа новых, но, к сожалению, это у меня не получилось – ни по общему количеству, ни по срокам, установленным командованием. Ледовые условия на Балтике суровой зимой 1941/42 года задержали завершение постройки и испытаний новых лодок – в результате они не были подготовлены вовремя. Мне пришлось отправить в Норвегию 6 подлодок, которые находились в бискайских портах и готовились к выходу в Западную Атлантику. Капитаны четырех из них уже участвовали в операциях на Американском театре военных действий и отлично себя показали.

В феврале преобладающие в ставке взгляды на опасность вторжения в Норвегию союзников несколько изменились. Высадка уже не считалась скорой и неизбежной. Тем не менее приказ относительно размещения 20 подводных лодок в Норвегии остался в силе. Изменилась только его формулировка. Вместо слов «для защиты Норвегии» в приказе от 12 марта было сказано «для предотвращения прохождения вражеских конвоев в Мурманск и Архангельск». Я предложил, чтобы для этой цели подлодки отдали под командование адмирала, командующего Северным флотом, который лучше, чем кто-либо другой, знал все о действиях противника в близлежащих районах. Это было сделано. Но подводные лодки могли достичь только ограниченного успеха в этих широтах, тем более в весенние месяцы, когда ночи стали короче. Поэтому 3 мая 1942 года я снова выразил протест против оставления этих сил в Норвегии, что, по моему глубокому убеждению, было совершенно бесполезно.

«Командование подводного флота (писал я) понимает необходимость уничтожения судов противника в арктических водах и считает, что оно имеет большое значение для последующих наземных операций на Северном театре военных действий. Однако привязывать большое число подлодок к

северному региону для нападения на арктические конвои можно только при условии, если:

а) ожидаемый успех в этих водах, выраженный как в общем объеме потопленного тоннажа, так и в стратегической ценности уничтоженных грузов, может сравняться с достижимым в Атлантике, а влияние на ход войны в целом будет, как минимум, равнозначным;

б) подводные лодки не смогут предотвратить высадку противника в Норвегии, если таковая последует».

К моему рапорту была приложена справка.

«К пункту а: командование подводного флота придерживается мнения, что подводным операциям в северных водах очень мешают короткие летние ночи. Ночные атаки на конвои, которые были столь успешными в Атлантике, здесь невозможны. Атаки из-под воды бывают успешными, но редко, потому что авиация наземного базирования и с авианосцев мешает подлодкам выйти на удобную для атаки позицию. В плохую погоду и в условиях шторма атаковать вообще невозможно. В этой связи не следует забывать, что англичане всегда могут выбрать для отправки своих конвоев плохую погоду, что, собственно говоря, они до сих пор и делали. Поддерживать контакт и уйти от преследования при постоянном дневном свете чрезвычайно сложно. В целом нет никаких оснований ожидать от действий наших подлодок на севере выдающихся результатов, что уже подтвердили первые проведенные атаки. Силами 16- 20 подлодок было потоплено всего лишь 14 400 тонн в марте и 26 000 тонн в апреле. В Атлантике результаты могли быть несравненно выше.

К пункту б: командование подводного флота, как уже неоднократно упоминалось ранее, считает подводные лодки неприспособленными для ведения боевых действий против быстроходных военных кораблей и транспортов. Они всегда будут прибывать слишком поздно, чтобы помешать высадке противника на берег при вторжении. Они также не могут справиться с сильным эскортом противника. Только после завершения высадки субмарины могут достичь успеха, действуя против конвоев, которые следуют в известные порты. Последнее станет возможным уже в ближайшем будущем, когда поток новых подводных лодок, сходящих со стапелей, станет постоянным и мы перестанем испытывать их постоянную и острую нехватку. Следует помнить, что противолодочные заграждения в северных водах намного сильнее, чем в Атлантике, а значит, процент потерянных и поврежденных лодок будет существенно выше. Следовательно, необходимо предусмотреть возможности ремонта

и замены флота. Ремонтные мощности в Норвегии и Германии недостаточны, а отношение времени в порту к времени в море неудовлетворительно.

Таким образом, 20 подводных лодок, застрявших в северных портах, это не просто уменьшение на 20 единиц общего числа подлодок, занятых в военных действиях в Атлантике».

В заключение я еще раз подчеркнул, что задержка подводных лодок в полярных морях не принесет никакой пользы. Что касается возможной высадки противника в Норвегии, то наилучшим вкладом, который могли бы внести в дело ее предотвращения подводные лодки, стало бы успешное потопление флота в Атлантике, а не попытка дать отпор противнику у своих берегов.

Я верил в то время и продолжаю верить сейчас, что мы были обязаны воспользоваться исключительно благоприятными условиями, сложившимися в Атлантике, и сконцентрировать все имеющиеся подводные лодки для участия в войне против торговых судов. Так мы сумели бы внести куда более весомый вклад в общее дело. В 1942 году для наступательных операций против нашего главного врага – Великобритании – мы имели только одно эффективное оружие – подводные лодки. То небольшое количество подводных лодок, которое было в нашем распоряжении, следовало использовать только для наступления! Далее я приведу цитату, иллюстрирующую реакцию нашего противника на отвлечение подводных лодок в Норвегию.

Капитан Роскилл писал:

«Очередное «интуитивное озарение» Гитлера оказалось для нас весьма кстати, поскольку ослабило давление, испытываемое нашим флотом в Северной Атлантике. 25 января Дёниц получил совершенно неожиданный приказ отправить 8 подводных лодок в район между Исландией, Фарерскими островами и Шотландией, чтобы предотвратить ожидаемое вторжение. Составленный немцами план обороны предусматривал размещение в Норвегии не менее 20 подводных лодок среднего размера. И хотя Дёниц яростно протестовал против такого решения, командование ВМС Германии даже не пыталось возражать Гитлеру. Судя по всему, они не вполне осознавали последствия отвлечения субмарин для Атлантического театра военных действий. Наступательные действия у американских берегов сразу же ослабли, причем как раз в тот момент, когда могли стать наиболее плодотворными…

Интересно отметить, что в апреле 1942 года Черчилль поручил нашей военной верхушке рассмотреть целесообразность высадки в Норвегии с целью ослабить давление противника на арктические конвои. Однако его предложение так и не достигло

стадии серьезного планирования, поскольку не совпадало с основным направлением стратегической линии союзников – нанести первый удар в Северной Африке» (Война на море. Т. 2. С. 100-101).

Таким образом, то, что Черчилль, по крайней мере, рассматривал возможность высадки в Северной Норвегии, является доказанным фактом. Но все же он и не думал делать этого раньше, чем в апреле 1942 года. В обзоре хода битвы за Атлантику в первой половине 1942 года капитан Роскилл пришел к следующему выводу:

«…Ограниченное число подлодок, имеющееся в начале года, вкупе с их отвлечением для второстепенных целей, стало решающим фактором в Атлантическом сражении» (Война на море. Т. 2. С. 104).

Вопрос о влиянии отвлечения подводных лодок от решения главной задачи – войны против судоходства – в начале 1942 года на общий ход военных действий будет рассмотрен позже, при анализе отношения потерь противника к числу новых судов. А пока вернемся к подводной войне в американских водах после операции «Барабанный бой» в январе 1942 года.

– Вторая группа из 5 больших подводных лодок, как я уже говорил, была отправлена в Карибское море в начале января с задачей нанести концентрированный и внезапный удар. Одна лодка должна была занять позицию в районе Арубы, вторая – у Кюрасао и начать действовать против танкеров, которых здесь было большинство. Еще 2 лодки заняли позиции в районе Тринидада. Топливные емкости на берегу Арубы и Кюрасао располагались очень близко к воде, и был запланирован их обстрел с моря. Чтобы не ставить под угрозу элемент внезапности, на который я очень рассчитывал при первой операции против торговых судов, я настоял, чтобы обстрел береговых объектов, который вполне мог оказаться неудачным, начался уже после первой атаки подводных лодок на суда противника. Чтобы я мог точно установить дату начала наступления, подлодки должны были проинформировать меня о прохождении долготы 40°, после чего я смог бы подсчитать, когда они достигнут зоны предстоящих боевых действий. Самое благоприятное время для операции у берега и в непосредственной близости от портов – это период новолуния в середине февраля, когда ночи особенно темные. Вот я и назначил 16 февраля днем начала операции.

Подводные лодки встретили очень оживленное движение танкеров и достигли немедленных успехов. Капитан-лейтенант Хартенштейн («U-156») потопил 2 танкера и решил обстрелять

Арубу. Однако в результате ошибочных действий артиллерийского расчета снаряд взорвался в стволе орудия, и Хартенштейну пришлось выйти из боя. Главнокомандующий приказал на следующую ночь возобновить обстрел берега. Это оказалось невозможным, потому что береговые огни уже были погашены, и определить местонахождение объектов было очень сложно. Вторая подлодка, начавшая обстрел береговых емкостей с горючим, была вынуждена спешно отойти после появления сторожевых кораблей.

Реакция американцев на атаку у их берегов была очень быстрой, даже более быстрой, чем во время первой операции «Барабанный бой». Сначала движение судов на какой-то период вообще прекратилось, а потом возобновилось, но по другим маршрутам. Значительно усилилось воздушное патрулирование. Но поскольку подводные лодки действовали в основном ночью, а все указания судам об изменении маршрутов передавались днем, причем открытым текстом (или очень простым шифром), эти меры не слишком повлияли на результаты нашей работы. После первых атак я дал подлодкам полную свободу действий, чтобы они не оказывались привязанными к одному району, если пребывание в нем стало непродуктивным в результате переориентации маршрутов судов. Лейтенант Клаузен («U-129») добрался до берегов Гвианы и достиг хороших результатов. Капитан-лейтенант Ахиллес («U-161») отважно проник в гавани Порт-оф-Спейн Тринидада, портов Кастри и Санта-Люсия и потопил много судов, стоявших там на якорях. В начале марта 6-я лодка («U-126» командира Бауэра) прибыла в этот же район. Ее оперативной зоной стала территория между Наветренным проливом и Старым Багамским проливом. За две недели Бауэр израсходовал все торпеды и присоединился к остальным подлодкам для обратного перехода.

Так же как и первая, вторая атака на судоходные пути в американских водах оказалась очень успешной, даже несмотря на то, что обстрел береговых объектов не дал ничего.

В начале февраля командование подводного флота получило информацию об ожидаемом увеличении интенсивности движения британских судов как в северном, так и в южном направлении в районе Фритауна у западного побережья Африки. Это касалось судов, следующих из Индии и с Дальнего Востока мимо мыса Доброй Надежды и обратно. То, что такое увеличение должно последовать, казалось мне весьма вероятным. В октябре 1941 года мы убедились, что в этом районе активность судоходства была очень низкой, потому что англичане повернули свои суда на запад, в панамериканскую зону безопасности, где, как мы

помним, Гитлер, все еще надеявшийся избежать открытого конфликта с Соединенными Штатами, запретил подлодкам атаковать. Если же американцы находились в состоянии войны с нами и подлодки начали действовать в зоне, ранее охраняемой американцами, причины изменения маршрута судов перестали существовать. Даже наоборот, англичане стали стремиться вернуться к более коротким и привычным морским путям. Привлекательность идеи отправки, несмотря на большой успех в американских водах, наших подводных лодок для внезапной атаки на британские суда в Восточной Атлантике была усилена и другими соображениями. До сих пор американский военно-морской флот демонстрировал полную неспособность помешать немецким подводным лодкам достичь грандиозных успехов в своих же водах. Сохранение размера потерь на том же уровне вряд ли было возможным для союзников. Представлялось весьма вероятным повторение событий предыдущего год;»,, только наоборот – теперь американцы могли обратиться к англичанам с просьбой помочь им в войне против немецких подводных лодок. А если так, противолодочные меры англичан в восточной зоне Атлантики оказались бы ослабленными из-за перевода части сил в американские воды. Такая оценка вероятных действий противника и заставила меня отправить в середине февраля 2 подводные лодки в район Фритауна.

Они достигли указанного района в начале марта и обнаружили, что активность противника весьма значительна, но проявляется нерегулярно. Они потопили 11 судов. Таким образом, решение об отправке подлодок было правильным. Неожиданное и весьма удачное появление немецких подводных лодок в этом районе вполне могло остановить переброску противолодочных сил в Соединенные Штаты и таким образом продлить благоприятные для нас условия в американских водах. Теперь мы точно знаем, что перевод британских противолодочных сил в помощь американскому флоту постоянно обсуждался англичанами и американцами с тех самых пор, как наши подлодки впервые появились у берегов США в январе 1942 года, и что в середине апреля две британские эскортные группы ушли к американцам.

Однако морские районы у американского побережья остались нашим основным театром военных действий. Уже два месяца мы вели войну в этих водах. Невозможно было предвидеть, когда противолодочные заграждения американцев станут достаточно сильными, чтобы положить конец нашим исключительным успехам. С середины марта и до конца апреля в американских водах находилось только 6- 8 подлодок – приходилось платить за

отправку наших субмарин для защиты Норвегии.

Командование подводного флота расположило те немногие подлодки, которые у нас остались, в непосредственной близости от Восточного побережья Соединенных Штатов. Перед ними стояла цель – максимально использовать благоприятную ситуацию, действуя как можно дольше в районах наиболее интенсивного судоходства. Подлодки держались довольно близко к берегу и двигались от Нью-Йорка к югу. Наши офицеры достаточно быстро смогли составить расписание движения судов по ночам. Район мыса Хаттерас оказался особенно плодотворным. Стремясь избежать нападения подводных лодок, суда держались на прибрежном мелководье, но подлодки все равно атаковали, причем они по ночам действовали в водах глубиной не более 4-5 саженей, то есть там, где они не могли нырнуть, встретив эскорт противника или будучи обнаруженными с воздуха. Капитан-лейтенант Хардеген («U-123») потопил несколько танкеров на мелководье к северо-востоку от Саванны. Должен отметить, что успехи наших подводных лодок в этом районе были ошеломляющими. Хардеген уничтожил 11 судов, капитан-лейтенант Мор («U-124») – 9, капитан-лейтенанты Топп («U-552»), Мётцельбург («U-203») и Лассен («U-160») потопили по 5-6 судов каждый. Все они умели четко оценить общую ситуацию, знали, когда можно пойти на риск, чтобы максимально развить успех. Можно сказать, что выросло новое поколение асов подводной войны.

Кроме района вблизи берега благодаря счастливой случайности был обнаружен еще один район с весьма интенсивным судоходством к востоку от мыса Хаттерас. Пересекая Атлантику, капитан-лейтенант Шеве («U-105») вошел в полосу непогоды, которая сильно задержала его продвижение вперед, и он даже начал опасаться, что ему не хватит топлива, чтобы провести достаточно времени в выделенном для него районе мыса Хаттерас. Поэтому он остался в 300 милях от мыса и с удивлением обнаружил, что попал в точку пересечения трех судоходных линий, идущих с севера на восток, с юга на восток и с севера на запад. Район оказался очень плодотворным, и подводные лодки хорошо там потрудились, особенно в период полнолуния, когда операции вблизи берега практически невозможны.

В конце апреля стало очевидно, что эффективность противолодочных мероприятий вблизи американского побережья стала более высокой. К примеру, теперь суда проходили мыс Хаттерас только днем, причем в разное время и на разном расстоянии от берега. Число независимо идущих судов

значительно уменьшилось – они стали собираться группами. После прохода одной группы море надолго оставалось пустынным – до появления следующей, которая, как правило, следовала уже другим курсом и оставалась невидимой для ожидавших в засаде подлодок. Это намного усложнило задачу обнаружения противника. Трудностей еще прибавилось, когда в конце апреля противолодочные силы и в море, и в воздухе получили большое подкрепление. В первую очередь это почувствовалось в прибрежных водах – американцы явно стремились как можно быстрее избавиться от агрессивных гостей.

Однако принятые меры – изменение маршрутов и укрепление воздушных и морских патрульных групп – все же не были настолько эффективными, чтобы вызвать серьезное беспокойство немецкого командования. Я решил продолжать действовать в американских водах, оперативно реагируя на изменения ситуации принятием соответствующих тактических контрмер. За период с середины января и до конца апреля нами была потеряна лишь одна подлодка – «U-85» (командир Грегер). Произошло это к востоку от мыса Хаттерас. За это время только в американских водах наши подлодки потопили 198 судов (1 150 675 тонн). Причем это минимальная цифра. Она была приведена в обзоре, выполненном американскими военными статистиками по районам, где потери судов были сочтены максимальными. Иными словами, в обзоре учитывались только те районы, в которых ежемесячно гибло более 7 судов.

14 апреля 1942 года личный советник Рузвельта Хопкинс, находившийся в Лондоне, телеграфировал своему президенту, что за истекшие 3 месяца потери тоннажа союзников составили 1 миллион 200 тысяч тонн, причем больше половины этого – танкеры.

Для немецких подводных лодок это был удивительно плодотворный период, когда, потеряв всего одну лодку и имея в своем распоряжении мизерные силы, мы сумели нанести противнику колоссальный ущерб.

Действия немецких субмарин показали, что проведенные американцами противолодочные мероприятия серьезным препятствием не являются. К сожалению, того же нельзя было сказать о британских оборонительных мерах. Пересекая Атлантику, подлодки очень редко встречали в открытом море конвой. Как-то раз немецкая субмарина встретила в море два быстроходных транспорта в сопровождении двух эсминцев. При первой атаке подлодке удалось потопить эсминец «Бель-мон». Во время завязавшегося затем преследования транспортов, уходивших со скоростью 14 узлов, возможности для атаки больше

не представилось. Когда суда идут с высокой скоростью, подлодкам почти невозможно выйти на атакующую позицию.

В конце февраля с подлодки «U-155» командира Пинин-га заметили конвой в 600 милях к северо-востоку от мыса Рейс, Ньюфаундленд, идущий юго-западным курсом. Это был британский конвой ONS-67. В пределах 200-300 миль от него находилось еще 5 немецких подводных лодок. В течение трех суток до подхода остальных подлодок «U-155» поддерживала контакт с конвоем. При последующей атаке 8 судов было потоплено, из них 6 – крупнотоннажные танкеры. Среди подлодок потерь не было.

Операция, вне всякого сомнения, была успешной. Правда, в это же время произошли другие события, послужившие основанием для нашего беспокойства. В конце февраля на пути к базе с подводной лодки «U-82» (командир Рольман) заметили в западной части Бискайского залива небольшой и плохо охраняемый конвой. Через некоторое время сигналы с «U-82» прекратились. Лодка оказалась уничтоженной. В конце марта в этом же районе с подлодки «U-587» (командир Борхерт) также обнаружили конвой. Эта лодка тоже погибла. 15 апреля, когда капитан-лейтенант Лерхен, командир «U-252», сообщил об обнаружении конвоя, причем на том же самом месте, я забеспокоился, приказал соблюдать особую осторожность и не атаковать, если не удастся выйти на благоприятную позицию. Однако и эта лодка больше не вышла на связь. Три конвоя, о которых шла речь, шли вне расписания регулярных британских конвоев, составить которое для нас не составило особого труда. Это не могло не навести на размышления, и в моем журнале боевых действий появилась следующая запись:

«Думаю, возможно, что в этом районе, где постоянно проходят подводные лодки по пути на запад, англичане используют фальшивые конвои, составленные из специальных противолодочных кораблей, ловушки для подводных лодок. Поэтому на все наши лодки был срочно отправлен приказ, предписывающий при обнаружении конвоя в квадрате BE (между 10 и 25° западной долготы, 43 и 50° северной широты) не атаковать, а только доложить, оставаясь на безопасном расстоянии. Нет смысла подвергать подлодки опасностям при выполнении вспомогательных операций, успех которых весьма проблематичен, в то время как в американских водах успех практически гарантирован».

Мои соображения относительно обманного конвоя были сугубо предположительными и ничем не подтверждаюсь. В результате неопределенности, окружающей обстоятельства

гибели трех подводных лодок, в штабе подводного флота воцарилась атмосфера тревоги и напряженности. Нечто подобное было после потери в 1941 году Прина, Кречмера и Шепке. Мы все больше склонялись к выводу, что англичане придумали нечто новое, изобрели какое-то неизвестное нам противолодочное устройство. В 1941 году подобные опасения оказались беспочвенными. Теперь это было не так. Сейчас мы точно знали, что с февраля 1942 года англичане начали использовать новую коротковолновую радарную установку. Эти радары могли установить местонахождение цели на большом расстоянии и с большей точностью, чем их длинноволновые аналоги, использовавшиеся на флоте до сих пор и о существовании которых мы знали. Положение подлодки могло быть определено, когда она появлялась на линии горизонта, причем в любое время – ночью или днем в условиях плохой видимости. Иными словами, теперь в любое время ночью и в большинстве случаев днем подлодка могла быть замечена раньше, чем она сама могла «видеть» противника. Роскилл писал:

«Пока противник достигал колоссальных успехов на западе, оставаясь практически безнаказанным, в трех тысячах миль к востоку положение дел было совсем другим. Быстрыми темпами усовершенствовались британская противолодочная тактика и применяемое оружие, причем это относилось не только к флоту, но и к авиации. В результате развития радарной техники появились приборы, которые можно было устанавливать на корабли эскорта и самолеты. Врагу об этом известно не было. Активность нашей авиации над морскими путями Бискайского залива, а также постоянные удары, наносимые эскортом конвоев как с воды, так и с воздуха, доставляли противнику немало беспокойства и причиняли серьезный ущерб. Эскорт конвоя OS-18 потопил 6 февраля подлодку «U-82», эскорт конвоя WS-17 так же обошелся в марте с подлодкой «U-587». В апреле подлодка «U-252» была уничтожена эскортом GG-82» (Война на море. Т. 2. С. 101 – 102).

Меры, принятые нами после того, как мы узнали о существовании нового прибора, будут описаны позже.

В середине апреля 1942 года у нас создалось впечатление, что американцы сосредоточили свои противолодочные силы в основном у Восточного побережья Соединенных Штатов – именно в тех водах, как я уже говорил, мы несли самые большие потери. Поэтому я принял решение использовать все лодки, которые будут в моем распоряжении в конце апреля, для атаки на другие участки с напряженным судоходством у американского побережья, причем расположенные как можно дальше друг от

друга. Таким образом я хотел заставить противника рассредоточить свои оборонительные силы, вывести их хотя бы частично из района, прилегающего к восточному побережью, для защиты других районов, над которыми тоже нависнет нешуточная угроза.

Применение этого плана для «лобовой» атаки на американцев в значительной мере облегчалось вводом в эксплуатацию в конце апреля первого немецкого подводного танкера «U-459» (командир фон Виламовиц-Мёлендорф). Эта была большая, почти 1700-тонная лодка. Она не предназначалась для наступательных целей и не имела торпедных аппаратов. На ней были установлены только палубные зенитки для самозащиты. В среде подводников ее моментально прозвали «дойной коровой».

Из 700 тонн топлива, перевозимого ею, 400-600 (в зависимости от дальности перехода) предназначалось для подводных лодок, участвовавших в боевых действиях. Это означало, что 12 подводных лодок среднего размера, получив по 50 тонн топлива каждая, смогут действовать в самых отдаленных уголках Карибского моря, или 5 крупных подводных лодок, получив по 90 тонн топлива, смогут увеличить свою дальность плавания примерно до мыса Доброй Надежды.

22 апреля «U-459» в 500 милях к северо-востоку от Бермуд встретила «U-108» (командир Шольц) и выполнила первую заправочную операцию в море. В течение двух недель в этой же точке получили топливо еще 12 подлодок среднего размера и 2 больших. «Дойная корова» отдала все топливо, какое могла, и отправилась к родным берегам. Во время операций по заправке в море, конечно, были неизбежны задержки из-за плохой погоды. Поэтому иногда в точке встречи собиралось сразу несколько подлодок, ожидающих своей очереди. Это было опасно и не могло не дать мне повод для серьезных размышлений.

Подводные лодки, получившие благодаря «U-459» возможность продолжить боевой поход, отправились на позиции для «лобовой» атаки. 16-18 субмарин среднего размера распределились между Ки-Уэст и островом Сейбл. Еще 9 заняли место между Багамским и Наветренным проливами, в Мексиканском заливе, к югу от Кубы в Юкатанском проливе, в районе Кюрасао, Арубы, Тринидада и у берегов Гайаны.

Позиции оказались исключительно благоприятными, но без неожиданностей все равно не обошлось. Я лишний раз убедился, что в войне нельзя быть уверенным ни в чем. В конце апреля результативность действий наших подлодок у Восточного побережья Америки неожиданно упала. Поскольку наступил период полнолуния, я надеялся, что во время новолуния, когда

ночи станут темными, ситуация восстановится. Мои надежды не оправдались, и сообщения с подводных лодок о потоплении судов становились все реже и реже. Наоборот, сигналы о том, что суда обнаружить не удается, стали поступать все чаще. Район, прилегающий к американскому побережью, долго был для нас чрезвычайно выгодным театром военных действий против независимо идущих судов, и мне очень не хотелось примириться с мыслью о том, что положение кардинально изменилось и американцы ввели в прибрежных водах конвойную систему.

В течение длительного времени англичане настоятельно советовали своим американским союзникам перейти к этому средству обороны, так сказать, проверенному на собственном опыте и доказавшему свою высокую эффективность. Но американцы медлили. Только в начале мая первый американский конвой вышел в море и отправился вдоль Восточного побережья Америки – именно поэтому наши подлодки с конца апреля до конца мая не могли обнаружить вражеские суда. Благоприятные условия сохранились только у берегов Флориды. Именно там по воле случая оказались два прекрасных командира – капитан-лейтенант Кремер и капитан-лейтенант Зурен. Оба достигли великолепных результатов, даже в условиях мелководья и усиленного патрулирования. Во время полнолуния в конце апреля «U-333» была протаранена танкером, который она атаковала ночью из-под воды. Несмотря на полученные повреждения, лодка продолжила боевой поход. 6 мая во время ночной атаки она была застигнута врасплох двумя эсминцами, которые забросали ее глубинными бомбами. Бомбежка продолжалась в течение нескольких часов, которые подлодка провела на глубине 90 футов. В результате лодка получила еще ряд повреждений, в прочном корпусе открылась течь, и лодка легла на дно. На этот раз мелководье явилось ее спасением. Команде удалось устранить течь и ликвидировать некоторые особенно серьезные повреждения. После этого «U-333» бесшумно «уползла» с места сражения, причем противник наверняка считал ее погибшей.

Однако, если брать в целом, полосу, начавшуюся в операциях немецкого подводного флота в американских водах, удачной назвать было никак нельзя. В конце апреля и в мае в море почти не было судов, а значит, и результаты деятельности подлодок были весьма незначительными.

В Карибском море условия были намного более благоприятными. Здесь потери противника оставались высокими. Каждая из находившихся там подлодок потопила по 6-8 судов. Американцы явно не ожидали появления наших подводных лодок

в таких удаленных уголках, как Карибское море и Мексиканский залив. Нам снова удалось нанести удар по уязвимому месту противника.

Принимая во внимание неблагоприятные условия у Восточного побережья США и очень удачную обстановку в Карибском море, командование подводного флота перебросило на юг 6 подлодок, находившихся у восточного берега, и отправило туда еще 4 подлодки, шедшие из бискайских портов.

Благодаря трем подводным танкерам, которые теперь имелись в нашем распоряжении, – «U-459» (командир фон Виламовиц-Мёлендорф), «U-460» (командир Шеффер) и «U-116» (командир Шмит) – мы смогли максимально развить успех на этом удаленном от нас театре военных действий. Расстояние от бискайских баз составляло 3000-4000 миль, а сам театр имел размеры примерно 1000 на 500 миль. В период с конца апреля до середины июня подводные танкеры снабдили топливом 20 из 37 подводных лодок, участвовавших в боевых операциях.

Результаты, достигнутые нашими подводниками в этом районе, были чрезвычайно высоки. Воистину выдающимся можно назвать успех капитан-лейтенанта Витте. В течение только мая и июня он потопил в Карибском море 148 судов (752 009 тонн).

В 1957 году адмирал Гувер, который в 1942 году находился на Карибах и делал все возможное, чтобы авиация и флот дали отпор нашим подводным лодкам, написал мне письмо, в котором были следующие строчки: «Период с 1945-го по 1956 год, должно быть, явился для вас очень напряженным. А 1942 год, когда вы вели свою ошеломляющую подводную войну против меня в Карибах, был для меня ничуть не менее напряженным».

В начале июня и в этом доселе благодатном районе результативность действий наших подлодок стала ухудшаться. Здесь тоже в конце концов ввели конвойную систему. Стало очевидно, что в ближайшем будущем нам снова придется возвращаться к тактике «волчьих стай».

В начале мая я сформировал в северной части Атлантики группу из 8 подводных лодок, перед которой была поставлена задача напасть на любой замеченный конвой. Как и другие лодки, эта группа отправилась на запад, ведомая моим горячим желанием как можно дольше пользоваться благоприятными условиями в американских водах. Но плюс к этому мне очень хотелось, чтобы эти подлодки могли предпринять какие-то действия и по пути к театру военных действий, поэтому на запад они двигались, растянувшись цепью. Мне казалось, что так у них больше шансов встретить конвой, идущий в Великобританию. 14 мая я отдал приказ произвести разведку, двигаясь по дуге

большого круга, кратчайшему расстоянию между Ньюфаундлендом и Северным проливом, к северу от Ирландии. Начиная с января наши подлодки прекратили атаки на атлантические конвои, отдав предпочтение операциям в американских водах. Казалось логичным предположить, что британские конвои теперь будут выбирать как раз этот, самый короткий путь, поскольку отклоняться от него не имело смысла.

11 мая, следуя на подлодке «U-569» к своей позиции в цепи, лейтенант Хинш заметил конвой, следовавший примерно по дуге большого круга на юго-запад. Искать противника больше не было необходимости. 5 подводных лодок сразу же атаковали конвой, и в первую же ночь 7 вражеских судов отправились на дно. Затем последовало несколько дней, в течение которых ухудшились погода и видимость, и контакт с конвоем был утерян. Стремясь восстановить контакт с противником, командование подводного флота снова приказало всем лодкам растянуться цепью, но конвою удалось проскользнуть незамеченным, потому что одна из лодок не сумела вовремя занять выделенную ей позицию.

6 лодок, участвовавших в атаке на конвой, получили топливо в море в 600 милях от мыса Рейс.

Наша радиоразведка установила присутствие конвоя HX, идущего в Великобританию, правда, указанная территория его предполагаемого местонахождения была весьма и весьма обширной. Но и с подлодок несколько раз в тумане замечали конвой, хотя в течение очень коротких промежутков времени. Все это подтверждало мое предположение о том, что англичане снова пользуются кратчайшим маршрутом. Я решил, что 6 подлодок, только что получивших топливо, должны остаться в Западной Атлантике в ожидании конвоев. К тому же все равно условия в американских водах уже давно перестали быть особенно благоприятными.

1 июня был замечен еще один конвой – ONS-96. Сильный и порывистый западный ветер сорвал атаку, и нам пришлось шесть суток ждать появления следующего конвоя. Из него удалось потопить корвет «Мимоза» и 4 торговых судна (19 500 тонн).

Примерно в то же время я сформировал еще одну группу подлодок, которой предстояло отправиться в Западную Атлантику. Она была послана на перехват британского конвоя из Гибралтара. «U-552» (командир Топп) потопила 5 судов из этого конвоя. Таким образом, отклонение от первоначального маршрута никак не сказалось на выполнении группой ее изначальной миссии и было вполне оправданным.

В этой книге невозможно описать все операции немецкого подводного флота в первой половине 1942 года. Нельзя даже

просто перечислить номера подводных лодок и фамилии их капитанов, так же как и воздать должное их заслугам. Скажу только, что результаты, достигнутые в течение первых шести месяцев 1942 года, значительно превзошли наши самые смелые ожидания в январе, когда только начинались операции в американских водах. Вначале оборонительные меры противника были слабее, чем мы рассчитывали, и ему потребовалось довольно много времени на их усиление. Успех, достигнутый столь небольшим числом подводных лодок, был воистину ошеломляющим. За первые шесть месяцев 1942 года субмарины стран оси потопили в общей сложности 585 судов (3 080 934 брутто-тонны). Основная часть судов была потоплена немецкими подлодками в американских водах. На фоне таких успехов потеря 21 подлодки может считаться приемлемой. Из указанного количества 7 подлодок было потеряно в Средиземноморье и только 6 – в американских водах. Средний показатель потопленных судов в январе составлял 209 тонн на каждую подводную лодку в море в сутки, в январе он возрос до 278 тонн, в марте – до 327, в апреле упал до 255, а в мае и июне составил соответственно 311 и 325 тонн. В эти расчеты я включил также лодки, «защищавшие Норвегию», результативность действий которых была близка к нулю. Если же их не считать, каждый показатель можно увеличить на 50 тонн. 50 тонн на каждую лодку в море в сутки – это показатель «упущенной выгоды» – тоннаж, который мы не потопили из-за отправки подлодок в Норвегию. В общей сложности количество непотопленного тоннажа достигает 500 тысяч тонн.

13. СРАЖЕНИЯ ПРОТИВ КОНВОЕВ И ОПЕРАЦИИ В УДАЛЕННЫХ РАЙОНАХ В ИЮЛЕ-СЕНТЯБРЕ 1942 ГОДА

Главная задача немецких подводных лодок – топить суда противника. – Нехватка подводных лодок. – Необходимость в качественном техническом обслуживании. – Превосходство английских приборов обнаружения и усиление воздушных патрулей над Бискайским заливом. – Оборонительные меры, принятые Германией. – Атлантические конвои остаются основной мишенью. – Успех на большом круге. – Вспомогательные оперативные зоны. – Бразилия и Фритаун. – Успехи в американских водах и Карибском море начинают уменьшаться. – Бразилия объявляет войну

Пока немецкие подводные лодки успешно охотились в американских водах, командование как подводного флота, так и ВМС в целом в очередной раз вернулось к рассмотрению вопроса об основной задаче подводной войны.

В инструкции ставки № 1 от 31 августа 1939 года основной задачей флота Германии названо «ведение войны против торгового судоходства, считая главным противником Великобританию».

Такая цель была вполне разумной. Только уничтожая суда союзников, мы могли нанести Великобритании решающий удар. Именно от торгового судоходства зависела жизнь англичан, всей страны, от него же напрямую зависела способность Великобритании вести войну. Черчилль писал:

«Битва за Атлантику была доминирующим фактором всей войны. Мы не могли забыть ни на минуту, что все происходившее на земле, в море или в воздухе зависело от ее исхода. День за днем мы следили за ней то с надеждой, то с отчаянием…» (Вторая мировая война. Т. 5. С. 6.)

Специальные люди в штабе командования наших ВМС вели учет потерь противника, сопоставляли их с возможностями судостроения. В военное время такая информация поступала к нам с большим опозданием, а о некоторых фактах мы узнали только после окончания войны. В любом случае командование ВМС заранее, еще до вступления США в войну, предполагало, что

рано или поздно компенсацией потерь тоннажа англичанами займется американская судостроительная промышленность. Правильность этого предположения подтверждается, помимо всего прочего, письмом Черчилля Рузвельту, датированным декабрем 1940 года, содержание которого стало нам известно только после окончания войны. В письме Черчилль просил американцев о помощи в следующих выражениях: «Торговый тоннаж должен обязательно пополняться, причем более чем на миллион с четвертью тонн в год, что является пределом наших возможностей. Требуется еще, как минимум, три миллиона тонн в год. Эту потребность могут удовлетворить только Соединенные Штаты» (Вторая мировая война. Т. 2. С. 499).

В июне 1941 года, по оценке командования ВМС Германии, Великобритания и Соединенные Штаты совместно могли построить 2,5 миллиона тонн торгового тоннажа. Годом позже, в середине 1942 года, были получены данные о содержании американской судостроительной программы, которая предусматривала постройку за период с 1939-го по конец 1943 года 2290 судов суммарным тоннажем 16,8 миллиона тонн. Из этого количества 15,3 миллиона планировалось построить в 1942-м и 1943 годах. Наше командование придерживалось мнения, что эти цифры вполне могли иметь под собой некую, неизвестную нам основу, хотя наши эксперты считали их совершенно нереальными.

Командование подводного флота получало всю информацию, касающуюся тоннажа противника, и на всякий случай учло максимальные цифры.

В приведенной ниже таблице отражены данные, подсчитанные экспертами штаба ВМС и специалистами подводного флота. Данные командования ВМС взяты из журнала боевых действий, наши – из моего доклада Гитлеру 14 мая 1942 года. Для сравнения в таблице также указаны фактические цифры, полученные из британской статистики.

По оценкам специалистов-подводников, нам ничего не оставалось делать, только «идти в ногу» с постройкой нового тоннажа, иными словами, чтобы не допустить увеличения вражеского тоннажа, нам следовало в 1942 году ежемесячно топить не менее 700 тысяч тонн (или, по фактическим данным британской статистики, 590 тысяч тонн). Только потопление свыше 700 тысяч тонн (или 590 тысяч) в месяц будет означать снижение тоннажа противника. С другой стороны, начиная с 1942 года и далее любое уменьшение суммарного тоннажа противника стало бы еще более серьезным препятствием, чем ранее, поскольку потребности постоянно возрастали и их следовало

удовлетворять.

ПОСТРОЙКА НОВЫХ СУДОВ,

миллионы тонн

1942

	США	Великобритания	Канада	Всего
Данные штаба ВМС	5,4	1,1	0,5	7,0
Данные командования подводного флота	6,8	1,1	0,6	8,09
Фактические данные	5,19	1,3	0,6	7,09

1943

	США	Великобритания	Канада	Всего
Данные штаба ВМС	900 000 тонн в месяц			10,8
Данные командования подводного флота	8,7	1,1	0,5	10,3
Фактические данные	12,29	1,2	0,9	14,39

Командование ВМС считало, что объединенные усилия вооруженных сил всех стран оси позволят достичь показателя потопления, превышающего 700 тысяч тонн в месяц. После войны мы узнали, что претензии подводного флота на потопленный тоннаж были самыми реальными, они лишь слегка превышали фактические цифры. Претензии же люфтваффе и японцев не имели с реальностью ничего общего.

Соотношение между судами потопленными и судами построенными ясно показывает, какими тяжелыми для военных усилий Германии стали последствия нашей неспособности обеспечить быстрое и широкомасштабное строительство подводных лодок, что было не поздно даже после начала войны, а также нашего упорного нежелания использовать немногие имеющиеся подлодки исключительно для достижения основной цели.

В первой половине 1942 года командование подводного флота следило за ходом подводной войны с возрастающим беспокойством. Мое убеждение, что время безвозвратно утеряно, крепло. Мы уже два с половиной года вели войну с Великобританией, а подводных лодок в нашем распоряжении стало не намного больше, хотя именно они могли достичь чрезвычайно высоких результатов в войне против тоннажа противника, о чем я и говорил еще в 1939 году.

Во время войны сознание того, что Соединенные Штаты

могут очень ощутимо увеличить объем постройки торговых судов, должно было заставить командование ВМС принять все возможные меры, что увеличить объем судов потопленных. В своем докладе Гитлеру 14 мая 1942 года я снова подчеркнул этот момент:

«Я могу только снова и снова обращать ваше внимание на тот бесспорный факт, что мы должны топить как можно больше судов противника. А это возможно, если в море выйдет как можно большее число подводных лодок. То, что мы потопим сегодня, куда более эффективно, чем наши потенциальные возможности в этом вопросе в 1943 году».

Относительно вопроса, имеет ли значение, где именно топить суда, или мы должны нацеливаться на строго определенные торговые пути, 15 апреля 1942 года я внес следующую запись в журнал боевых действий:

«Судоходство противника – это единый, целостный организм. Поэтому не важно, где именно потоплено то или иное судно. Важно только, что оно уничтожено, а значит, подлежит замене новым. В перспективе исход войны будет зависеть от соотношения судов потопленных и построенных. Центр как судостроения, так и производства оружия находится в Соединенных Штатах. Поэтому, если я стремлюсь к центру, особенно к источникам снабжения топливом, я приближаюсь к корню зла. Каждое потопленное там судно – это не просто еще одно потерянное судно, это удар по судостроению и производству оружия.

Тоннаж также является решающим фактором в любом плане, предусматривающем использование Великобритании в качестве базы для операций в Европе. Такое использование возможно только при наличии достаточного тоннажа. Ведь вооружение Великобритании не только даст возможность открыть второй фронт в Европе. Тогда потопление судов, независимо от того, где это произошло, есть прямой вклад в оборону Франции и Норвегии. Тоннаж, потопленный подводной лодкой, возможно, более весомый вклад в оборону Норвегии, чем ее непосредственная защита, выполняемая силами расположенных у ее берегов подводных лодок.

Поэтому я не сомневаюсь, что охоту на тоннаж следует вести в тех районах, где, с точки зрения операций подводного флота, его легче всего обнаружить и где его легче всего уничтожить при минимальных потерях с нашей стороны. Значительно важнее топить суда там и тогда, когда мы их можем обнаружить, чем концентрироваться на каком-то одном регионе. Импорт в Америку, на мой взгляд, не менее важен, чем импорт в

Великобританию. Я не сомневаюсь, что центром наших операций должны оставаться американские воды, во всяком случае, до тех пор, пока их противолодочная защита будет оставаться на теперешнем уровне».

Как же в первой половине 1942 года развивалась ситуация относительно количества подводных лодок? В конце 1941 года со стапелей ежемесячно сходило в среднем 20 лодок. Поскольку между завершением постройки и первым боевым походом обычно проходило около 4 месяцев, я рассчитывал начать получение регулярного пополнения в первые месяцы 1942 года. Однако жизнь сложилась иначе.

Зима 1941/42 года была на удивление суровой. Немецкие порты Балтики, как и вся южная часть Балтийского моря, замерзли. Подлодкам негде было проводить испытания и тренировки. Можно сказать, что жизнь замерла. Экипаж невозможно подготовить на борту неподвижной субмарины. Результатом стали большие задержки. Работа на судостроительных заводах также замедлилась из-за холодов, а это опять привело к задержкам. В результате с января по март мы получали только 13 вместо ожидаемых 20 подлодок. А в апреле-июне эта цифра упала до 10. Более того, из 69 подводных лодок, принятых в эксплуатацию в первой половине 1942 года, 26 единиц, то есть более 40%, были отправлены в Норвегию, а 2 – в Средиземное море.

В Атлантике 12 подлодок было потеряно, поэтому ввод в эксплуатацию 69 новых лодок означал фактическое увеличение лишь на 29 единиц. Именно такое пополнение получил флот, ведущий войну против судоходства в Атлантике, по состоянию на 1 июля 1942 года. Общее число подлодок возросло до 101 единицы. Из них в среднем ежедневно в море находилось 59 лодок, а в порту – 42. Из 59 подлодок в море 19 участвовали в боевых операциях, остальные находились на переходе к оперативной зоне или обратно.

Когда Гитлер приказал выделить группу подводных лодок, чтобы противостоять ожидаемой высадке союзников на Мадейре и Азорских островах, я стал активно протестовать. Выполнение приказа Гитлера снова означало использование подлодок для оборонительных целей и отсутствие достаточных сил для ведения войны против торгового судоходства. Я выдвинул следующие возражения:

«1. Самая главная и, на мой взгляд, основная задача подводного флота – потопление вражеского тоннажа, а если принять во внимание обширную судостроительную программу

союзников, еще и максимально быстрое его потопление.

2. Все остальные задачи, кроме, конечно, оборонительных действий, представляющихся настолько важными, что их невыполнение может привести к поражению в войне, следует считать второстепенными.

3. Осмелюсь предположить, что требование выделить группу подводных лодок для защиты Мадейры и Азорских островов основано на недостаточном понимании текущей ситуации на подводном флоте. Поэтому я прилагаю отчет о текущей ситуации по состоянию на 24 июня».

Приведя необходимые цифры, я продолжил:

«Принимая во внимание малочисленность подводного флота, считаю, что любое отвлечение подводных лодок будет иметь самые тяжелые последствия, особенно сейчас, когда в районе Карибского моря еще существуют исключительно благоприятные условия для действий подводного флота. Такая ситуация долго не продлится. Противник уже принял меры по изменению маршрутов судов, введению конвойной системы и совершенствованию противолодочных заграждений. Вскоре мы даже значительно большими, чем теперь, силами не сможем достичь такого же успеха. Мы должны нанести удар именно сейчас и всеми возможными силами».

Стараясь снизить затраты времени на ремонт, я предложил увеличить численность ремонтных рабочих. Завершил свои предложения я следующими словами:

«Командование подводного флота считает обеспечение рабочей силой первостепенной задачей военно-морского командования. Без ее решения не обойтись, если мы собираемся в кратчайшее время создать большой подводный флот, способный достичь решающих успехов.

В настоящее время, когда жизненно важно потопить максимально возможный тоннаж противника еще в этом году, пока противник не успел усилить противолодочную оборону и развернуть на полную мощь судостроительную программу, обеспечение рабочей силой также является чрезвычайно важным. Недостаточное число рабочих рук способно намного снизить эффективность подводной войны».

На этот раз командование ВМС поддержало мои возражения против направления подлодок для защиты Азорских островов, и Гитлер отменил свой приказ.

Делая все возможное для получения новых подводных лодок, командование подводного флота одновременно неустанно заботилось об эффективной эксплуатации имеющихся. Я уже писал, насколько нас обеспокоили потери. С неослабным

вниманием мы следили за операциями против конвоев в мае и июне, стараясь обнаружить признаки появления у англичан новых методов обороны или новых приборов обнаружения.

17 июня 1942 года я задал этот вопрос одному из наших лучших капитанов – Мору, который в то время участвовал в операции против конвоя ONS-100: «15.07. Вы лично сталкивались с прибором, позволяющим обнаружить лодку на поверхности?»

На что получил следующий ответ:

«Вчера мне пришлось в общей сложности семь раз уходить на высокой скорости от атакующих эсминцев. В каждом случае вражеский корабль, судя по пеленгу, появлялся на горизонте в нужном месте. Дважды пришлось срочно погружаться. Эсминцы сбросили глубинные бомбы и ушли. В остальных случаях не думаю, что меня видели. Зигзаг, на котором шли эсминцы, по моему мнению, был обычным маневром, они ни разу не шли прямо на меня и не изменили курс, когда я выполнял маневры».

Иными словами, капитан-лейтенант Мор не верил, что английские эсминцы сначала обнаружили лодку, когда она находилась на поверхности, а потом атаковали. Так он считал, потому что, атакуя, эсминцы не двигались прямо на лодку.

Командиры подводных лодок, возвращавшихся на базу после боевых операций против конвоев в мае и июне, были самым тщательным образом опрошены командованием на предмет вероятности существования у противника нового прибора обнаружения объектов на поверхности воды. В целом создалось впечатление, что свидетельств в пользу его существования меньше, чем свидетельств против. И мы пришли к следующему выводу: в конвоях, операции против которых проводились в мае и июне, новые приборы обнаружения не использовались либо они имели крайне ограниченный радиус действия. Но очень скоро мы получили доказательство того, что англичане стали использовать новый и очень эффективный прибор.

Начиная с 1941 года англичане вели интенсивное воздушное патрулирование над Бискайским заливом, через который наши лодки регулярно проходили по пути с баз в Западной Франции к оперативной зоне и обратно. Особых трудностей при этом у подлодок не возникало, когда бы они ни шли через залив – ночью или днем. Днем сигнальщики успевали заметить самолет раньше, чем летчики обнаруживали подлодку, и на погружение оставалось совершенно достаточно времени. А ночью самолеты не могли обнаружить следующую по поверхности воды подводную лодку. Только изредка в плохую погоду или в условиях переменной видимости подлодка могла быть застигнута на поверхности и подвергнуться атаке. Но в этих случаях всегда

было очевидно, что подводники и авиаторы заметили друг друга неожиданно и более или менее одновременно.

В январе 1942 года мы стали замечать, что англичане усилили воздушное патрулирование над Бискайским заливом и начали использовать скоростные самолеты. Мы предположили, что теперь можно ожидать атак светлыми лунными ночами, но вместо этого последовал резкий рост числа внезапных атак днем. Причем было трудно поверить, что они явились следствием невнимательности сигнальщиков. Постепенно появилось подозрение, что британские летчики, которые обычно атаковали со стороны солнца или из облаков, вероятно, обнаружили лодку заранее и сумели занять выгодную позицию для атаки, все еще оставаясь невидимыми для цели. Наши подозрения укрепились, когда в июне впервые в Бискайском заливе подводные лодки были атакованы с воздуха темной ночью. Внезапно загоревшийся в небе прожектор на расстоянии 1000-2000 ярдов точно выхватывал из темноты подлодку. После этого сразу же начиналась бомбежка. В июне именно таким образом получили серьезные повреждения 3 подлодки, направлявшиеся в оперативные зоны. В результате все они были вынуждены вернуться для ремонта на базы, причем по поверхности воды.

Командование подводного флота всегда поддерживало тесные контакты с инженерными службами, занимавшимися разработкой приборов обнаружения. Когда число внезапных атак с воздуха опасно возросло, мы обратились с запросом к экспертам, возможно ли, что с самолета лодку обнаруживают с большого расстояния, еще за пределами видимости. Полученные нами ответы были либо неопределенными, либо отрицательными. Обнаружить на поверхности воды столь маленький объект, как подводная лодка, чрезвычайно трудно, но даже если это возможно, то лишь на небольшом расстоянии. Это мнение основывалось на богатом опыте использования на флоте длинноволновых приборов, обнаружения. Втайне от нас англичане разработали новый тип радара, работающий на коротких волнах. У нас такие исследования не проводились, поэтому мы даже не подозревали о том, что короткие волны позволяют работать на значительно больших расстояниях и намного точнее.

Но после ночных атак британской авиации сомнений больше не оставалось. В моем парижском штабе прошло совещание с привлечением технических экспертов, на котором были выработаны следующие меры:

все подводные лодки должны быть немедленно оборудованы поисковыми приемниками, сигнализирующими об облучении

подлодки РЛС противника;

подводные лодки должны быть как можно скорее оборудованы собственной радарной аппаратурой, несмотря на ограниченный радиус действия существующих моделей;

следует провести исследование и выяснить, возможно ли «изолировать» подлодку от радиолокации таким образом, чтобы установленная у противника аппаратура испускала волны, но не получала отраженного сигнала, поскольку сигнал поглощался подлодкой.

Когда 3 подлодки были одновременно выведены из строя во время ночной атаки в Бискайском заливе и оказались перед необходимостью возвращаться на базу по поверхности, не имея возможности погрузиться, я обратился с просьбой к авиаторам о предоставлении им воздушного прикрытия. К сожалению, нам смогли выделить только один «FW-200» – других самолетов, пригодных для выполнения такой работы, в наличии не было.

В моем военном дневнике содержится следующая запись об этом:

«Атака на «U-105» снова доказала, что, пересекая Бискайский залив, подводные лодки подвергаются нешуточной опасности. Защиты от «сандерлендов» и тяжелых бомбардировщиков у нас нет, поэтому Бискайский залив стал любимым местом охоты королевских ВВС. Причем, если верить нашим авиаторам, англичане используют даже самые старые модели «сандерлендов».

Поскольку англичане активно развивают свою радарную технику, опасность будет возрастать. Много лодок будет повреждено или потеряно. Команды подводных лодок не могут не понимать, причем это отнюдь не укрепляет их моральный дух, что в настоящее время у нас нет средств, способных защитить подводную лодку, поврежденную во время воздушной атаки и утратившую способность спрятаться под водой, от последующих атак с воздуха. Присутствия даже небольшого числа истребителей было бы достаточно, чтобы держать на расстоянии вражеские самолеты, которые в настоящее время господствуют в воздухе повсеместно вплоть до побережья Бискайского залива. Мы должны иметь возможность обеспечить воздушное прикрытие поврежденным подлодкам, следующим в ремонт».

По согласованию с командующим военно-воздушными силами Атлантики, который очень рассчитывал на помощь моряков в получении в свое распоряжение дополнительных самолетов, и с разрешения военно-морского командования я вылетел в штаб люфтваффе, чтобы лично встретиться с рейхсмаршалом Герингом. Переговоры прошли успешно, и 24

самолета были направлены в распоряжение командующего ВВС Атлантики.

24 июня я отдал приказ подлодкам «ввиду особой опасности воздушных атак в Бискайском заливе» следовать через залив и днем и ночью под водой, всплывая только для зарядки батарей. В качестве временной меры по усилению противовоздушной обороны все подлодки получили по четыре 8-миллиметровых пулемета. Одновременно шла проработка вопроса установки на субмаринах более тяжелого противовоздушного вооружения.

Все это, однако, были меры оборонительного характера. Они, конечно, давали находившимся на поверхности воды подводным лодкам несколько больше уверенности в своей способности защититься от внезапного нападения, явившегося следствием предварительного обнаружения, главным образом с воздуха. Но они не могли изменить тот очевидный факт, что англичане создали высокоточный локационный прибор с большой дальностью действия, в результате чего авиация неожиданно стала очень грозным противником, опасным не только для отдельной подлодки, застигнутой врасплох на поверхности воды и атакованной, но и для нашего метода ведения подводной войны в целом. Как известно, мы всегда делали ставку на мобильность подводных лодок при операциях на поверхности воды, а кульминацией нашего метода стала разработанная и успешно применяемая тактика «волчьих стай». Теперь в районах с сильным воздушным патрулированием применение нашей тактики станет невозможным. Если две морские державы сумеют поддерживать воздушное патрулирование над обширными морскими районами, а в перспективе и над всей Атлантикой, совместные атаки на конвои будут обречены на поражение.

И снова встал вопрос о подводных лодках с высокой скоростью движения под водой. Именно такой была лодка Вальтера. Она была создана еще перед войной гениальным конструктором Вальтером и одобрена военно-морским командованием. Но с началом войны работы над проектом были приостановлены, частично из-за недостатка средств, частично ввиду необходимости строить как можно быстрее и как можно больше известных и проверенных подводных лодок. Да и у военно-морского командования, откровенно говоря, имелись сомнения в ее боевых качествах.

По просьбе Вальтера я неоднократно рекомендовал командованию возобновить работы и довести их до конца. Последний раз я это сделал 18 января 1942 года. Подтверждение существования у противника локационного прибора, способного обнаружить объект на поверхности воды, заставило меня еще раз

обратиться к командованию 24 июня 1942 года:

«Как бы ни развивалась и чем бы ни завершилась русская кампания, исход войны против англосаксонского господства на море будет решен на море. Основную роль в ней сыграет флот, и это накладывает на него огромную ответственность.

При существующем соотношении сил между нашими военно-морскими силами и флотом противника мы не можем вести с ним войну на равных. Наступательные операции может совершать только подводный флот. Поэтому мы должны еще раз вернуться к вопросу: отвечает ли субмарина сегодняшнего дня как инструмент ведения войны предъявляемым к ней высоким требованиям? Или, быть может, принятые противником оборонительные меры уже значительно снизили ее эффективность?

Мне представляется наиболее уместным провести исследование этого вопроса именно сейчас, когда успехи подводных лодок в слабозащищаемых районах чрезвычайно высоки и это вполне может подтолкнуть нас к переоценке значения субмарины, упустив из виду баланс между нею как инструментом ведения войны, и оборонительными противолодочными мерами противника. По моему мнению, следует еще раз подвергнуть пристальному анализу ее характеристики и потенциальные возможности, ее уязвимые места и тактические недостатки, являющиеся их следствием, разработать меры по их устранению.

В целом немецкая субмарина, с точки зрения военно-морской техники и архитектуры, является законченным продуктом эволюционного процесса создания подводного корабля, зависимого от двух типов двигателей, для приведения его в движение на воде и под водой. Судя по доступной во время войны информации, наши подводные лодки по всем показателям превосходят подлодки других стран. Программа строительства подводного флота составлена, утверждена, выполняется и уже не подлежит изменениям, разве только для внесения каких-то технических изменений. Лично я не считаю, что в существующих типах подводных кораблей есть смысл что-то менять, – и конструкция корпуса, и их техническое оснащение достаточно хороши.

Когда встал вопрос о необходимости увеличения допустимой глубины погружения, чтобы обеспечить безопасность в случае атаки, оказалось, что для этого типа подлодок невозможно увеличить вес, что непременно явится следствием необходимого упрочнения корпуса.

Война показала, что немецкие субмарины обладают высокой

степенью надежности. Она также продемонстрировала, что наши субмарины обладают достаточной скоростью, чтобы допустить их тактическое применение не только в качестве стационарного инструмента войны, но также в подвижной войне, с использованием тактики «волчьих стай», для совместных атак на конвои.

Но здесь имеются потенциальные трудности. Если противник построит большое число быстроходных торговых судов, средняя скорость конвоев вполне может возрасти до такой степени, что подлодки не смогут догнать конвой и выйти на благоприятную для атаки позицию впереди него. Такая же ситуация возникнет, если противник разработает локационные приборы, позволяющие обнаружить подводные лодки, находящиеся вне пределов видимости. Тогда он сможет отогнать подлодки от конвоя и заставить их погрузиться, не дав выйти на атакующую позицию. Практически это будет означать конец использования субмарин как мобильного инструмента войны. Их роль будет сведена к чисто стационарной, которая не может иметь успеха, разве только в слабозащищенных морских районах.

Перечисленные трудности будут устранены, если подводные лодки смогут двигаться под водой со скоростью достаточно высокой, чтобы не всплывать для выхода на атакующую позицию перед целью, а все предшествующие атаке маневры выполнять под водой.

Подводная лодка Вальтера является тем средством, которое поможет нам справиться с трудностями, угрожающими положить конец использованию субмарин как мобильной боевой единицы. Ее появление спутало бы карты противника, который все свои противолодочные мероприятия строит в расчете на существующие типы субмарин. Враг окажется лицом к лицу с совершенно новым типом подводных лодок, обладающих уникальными характеристиками, против которых привычные меры окажутся недейственными, а значит, такие подлодки будут иметь реальные шансы на решающий успех.

Немедленное возобновление работ над подводной лодкой Вальтера и ее постройка в кратчайший срок, по моему мнению, является жизненно необходимой мерой и вполне может изменить ход войны».

Отправив эти предложения, я решил, что на данный момент сделал все от меня зависящее для будущего.

А теперь я вернусь к настоящему, то есть к ситуации на Атлантическом театре военных действий по состоянию на июль 1942 года, и мерам, которые следует принять командованию для успешного продолжения подводной войны.

С введением конвойной системы у Восточного побережья Соединенных Штатов и последующим ее распространением на Карибский бассейн ситуация в этих водах стала менее благоприятной для операций подводных лодок. Больше не было смысла считать этот район основным театром военных действий. Однако действия в американских водах следовало продолжать, но только в тех районах, где оборона все еще была слаба. Мы считали, что не менее важно попытать счастья в более отдаленных районах, конечно, если это будет сочтено целесообразным с точки зрения перспектив успеха и соображений экономичности. К тому же это могло дать нам еще одно преимущество: противник будет вынужден находиться в готовности дать отпор нашим подлодкам во всех районах, даже самых удаленных, где они могут появиться, иными словами, рассредоточить свои силы на обширной территории.

Но главную тяжесть нашей атаки следовало вновь обрушить на британские конвои в центре Атлантики, где они находились вне зоны действия авиации наземного базирования. Именно там, в открытом море, подлодки смогут получить максимальную свободу действий, тактику «волчьих стай» можно будет применять беспрепятственно, а значит, есть все основания ожидать высоких результатов.

Будущие операции подводного флота планировались именно исходя из перечисленных соображений. Благодаря улучшению ситуации с рабочей силой на судоверфях Германии командованию удалось ликвидировать отставание в выполнении программы строительства, образовавшееся суровой зимой 1941/42 года, и в июле, августе и сентябре 1942 года мы ежемесячно получали по 30 новых подводных лодок!

Получив такое непривычно большое подкрепление, командование подводного флота смогло направить две группы подлодок для возобновления операций против атлантических конвоев и одновременно выслать подводные лодки в удаленные районы, где также периодически можно совершать внезапные атаки.

Среди районов, избранных для вспомогательных спорадических операций, был Карибский, главным образом район Тринидада. В июле 1942 года американцы еще не ввели здесь конвойную систему, и наши шансы были весьма высоки.

Кроме того, командование подводного флота имело намерение снова направить группу подводных лодок в район Фритауна. По сообщению командиров двух подводных лодок, действовавших там в апреле 1942 года, суда, следующие с севера на юг, то есть в Великобританию и обратно, шли вдоль побережья

Западной Африки. Мы полагали, что теперь ситуация будет такая же, поскольку этот путь являлся кратчайшим. Заход в Гвинейский залив тоже обещал многое. Однако наибольшие надежды командование подводного флота возлагало на внезапный удар в водах Кейптауна. Правда, чтобы добраться туда, субмаринам пришлось бы пройти почти 6000 миль, что даже для подлодок типа IXC было возможно только при дозаправке в море. При всех трудностях эта операция представлялась мне весьма перспективной, потому что самого большого успеха подлодки всегда добивались именно на новых территориях.

Я считал, что при определенных обстоятельствах район действия наших подлодок у Кейптауна можно расширить, охватив африканские порты Индийского океана. Я знал, что это станет возможным в октябре, когда в эксплуатацию будут введены лодки типа IXD2 (1365 тонн, дальность хода 31500 миль). Это были канонерки предвоенных лет, переоборудованные для ношения торпед.

Первым делом нужно было сформировать группу лодок типа IXC с опытными капитанами, а также выделить для них подводный танкер. Они выйдут в море примерно в одно и то же время во второй половине августа.

Кроме того, существовала возможность ведения операций у побережья Бразилии. Наши политические отношения с этой страной последнее время постоянно ухудшались, соответственно и более строгими становились приказы командования ВМС относительно действий против бразильских судов.

27 января, как следствие состояния войны, существовавшего между Соединенными Штатами и нами, Бразилия разорвала дипломатические отношения с Германией. До этого момента ни одно бразильское судно не было потоплено немецкой субмариной- Даже когда североамериканская зона безопасности 9 декабря 1941 года была объявлена театром военных действий, немецкие подлодки по-прежнему избегали появления в панамериканской зоне в Атлантике южнее 20° северной широты. После разрыва Бразилией дипломатических отношений с нашей страной к ее судам продолжали относиться как к судам других нейтральных государств, при условии, если они узнаваемы как нейтральные согласно международным соглашениям и ведут себя соответственно.

В период между февралем и апрелем 1942 года немецкие подводные лодки торпедировали и потопили 7 бразильских судов, что они сделали в строгом соответствии с положениями призового права, поскольку идентифицировать их как нейтральные было невозможно. Суда шли без огней на зигзаге,

одни имели палубное вооружение, другие – окрашенный серой краской корпус, и ни одно из них не несло флага либо другого знака своей принадлежности к нейтральной стране.

Бразильские торговые суда вооружались довольно быстро, и очень скоро практически весь торговый флот этой страны имел палубные орудия. В соответствии с приказом военно-морского командования от 16 мая суда всех южноамериканских государств, кроме Аргентины и Чили, должны были подвергаться атаке без предупреждения, если точно известно, что у них имеется палубное вооружение.

В конце мая бразильское министерство авиации объявило, что бразильские самолеты атаковали немецкие подводные лодки и будут продолжать делать это впредь.

Таким образом, без какого-либо формального оповещения мы оказались в состоянии войны с Бразилией. 4 июля наши политические лидеры санкционировали подводному флоту нападение на все бразильские суда.

В начале июля, занимаясь планированием широкомасштабных операций подводного флота, я поинтересовался в министерстве иностранных дел, будут ли возражения против проведения операций в районе реки Плейт, где собирались рефрижераторные суда, игравшие важную роль в снабжении Великобритании мясом. Не рассматривая мнение Аргентины, министерство иностранных дел не дало согласия на операции у побережья этой страны, но не выдвинуло возражений против нашей деятельности у берегов Бразилии, которая была санкционирована еще в мае и велась с тех пор. Поэтому я решил направить еще одну подлодку к берегам Бразилии.

В общем, Атлантика предлагала нам множество возможностей и сулила большой успех, который я во что бы то ни стало намеревался максимально развить.

Важно было сохранить инициативу и все удары по противнику наносить внезапно. Иными словами, мы должны были использовать слабость врага раньше, чем он сумеет ее ликвидировать, изменив маршруты судов, введя конвойную систему и т. д.

Изменение ситуации, происшедшее в середине мая в Западной Атлантике после введения в американских водах конвойной системы и усиления воздушного прикрытия, заставило лордов британского адмиралтейства как следует поломать голову. Они стремились угадать, куда теперь переместится основная оперативная зона немецких подводных лодок. Теперь мы знаем, что в июле прошло совещание, на котором рассматривалась «сложившаяся критическая ситуация в битве за

Атлантику», где первый морской лорд адмирал Паунд высказал мнение, что «мы должны ожидать весомого удара в районе к востоку от Тринидада». Он считал, что по всем признакам приближается очередной поворотный пункт в подводной войне немецкого флота.

Он твердо верил, что после укрепления противолодочной обороны в Западной Атлантике командование немецкого подводного флота не станет больше держать там большие силы и снова обратит свой взор на восточные районы. «На каждую подводную лодку, которую Дёниц может отправить в Западную Атлантику, он может постоянно держать три – на западных подходах к нашим островам. Вместо каждого конвоя, атакованного в удаленных районах, он может в 4-5 раз увеличить силы, которые будут нападать на конвои в Восточной Атлантике».

27 июля я сделал заявление прессе, в котором привлек внимание общественности к тяжелым условиям подводной войны и выразил свое мнение, что впереди нас ждут еще более трудные времена. Я считал, что такое предупреждение непременно должно было прозвучать, чтобы не давать необоснованных надежд народу Германии, который, несомненно, находился под впечатлением сообщений о грандиозных успехах немецких подводных лодок, достигнутых в предыдущие месяцы.

Сегодня мы знаем, что мое заявление прессе было самым тщательным образом проанализировано в британском адмиралтействе и сочтено прямым предостережением. Мои слова о грядущих тяжелых потерях были поняты как доказательство намерения вернуться к атакам на атлантические конвои.

Оценивая ситуацию, первый морской лорд выразил серьезные сомнения в возможностях американцев оказать помощь, отправив часть своих эскортных кораблей для отражения ожидаемых атак в Восточной Атлантике. Он даже не был уверен, что они сумеют вернуть британские эскортные группы, отправленные на помощь американцам в апреле. Паунд высказал убежденность в том, что для борьбы с новым наступлением немецких подводников, которое будет более широкомасштабным, чем в 1941 году, необходима объединенная стратегия.

Так обе стороны – немецкие подводники и англо-американские противолодочные силы – подошли к следующему этапу битвы за Атлантику. Каждая сделала все от нее зависящее, чтобы подготовиться наилучшим образом. Исход битвы все еще не был предрешен.

Очень скоро развернулись сражения с конвоями. Оказалось, что в Северной Атлантике британские и североамериканские конвои продолжают следовать кратчайшим маршрутом вдоль

дуги большого круга, как это было и в апреле. Собственно говоря, разницы для нас не было. Союзники перестали рассеивать свои конвои по необъятным океанским просторам, как в 1941 году, так что нам было даже легче – не приходилось разыскивать противника, который мог оказаться где угодно. Теперь мы знаем, что это было вовсе не результатом общеизвестного британского упрямства, как мы тогда считали. Адмиралтейство было вынуждено отправлять суда по кратчайшему маршруту из-за нехватки кораблей эскорта и топлива. Это также касалось идущих на север и на юг конвоев SL (Сьерра-Леоне), в составе которых шли также суда с Дальнего Востока вокруг мыса Доброй Надежды. Поэтому командование подводного флота обычно отдавало приказ подлодкам, которым предстояло действовать в районе Фритауна, подойдя к берегам Испании, провести обширный поиск с целью обнаружения маршрута этих конвоев. Подлодкам всегда это удавалось, и поэтому первых успехов они достигали, еще не придя даже на основной театр военных действий.

В 1942 году вопрос обнаружения противника уже не являлся столь сложной проблемой, как в 1941-м. В дополнение к тому, что британцы теперь неуклонно придерживались кратчайших маршрутов, у нас теперь было больше подлодок, а значит, больше «глаз». Разведывательные действия теперь могли выполняться на более обширной территории.

К перечисленным благоприятным факторам следовало добавить еще один: наша «служба Б» – шифровальный сектор штаба командования ВМС, который занимался слежением за переговорами по радио между кораблями противника и берегом и предпринимал попытки их расшифровать, сумел-таки в основном расшифровать применяемый англичанами код. Теперь дешифровальщики давали нам довольно точную и своевременную информацию о положении конвоев противника.

Обнаружение конвоев стало проще, зато организация атаки, на них не в пример сложнее. Почти каждый день обнаруживалось, что мобильность наших подлодок, от которой зависела их возможность приблизиться к конвою, выйти на удобную позицию и атаковать с применением тактики «волчьих стай», ограничивалась вражескими воздушными патрулями. Самолеты загоняли лодки под воду, тем самым значительно снижая их скорость, а следовательно, и возможности. Подлодки не имели возможности подойти к конвою и занять позицию перед ним, без чего атаковать было невозможно. По этой причине мы старались нападать на конвои в центре Атлантики, то есть за пределами радиуса действия авиации наземного базирования. Мы знали, что

там у конвоев не будет воздушного прикрытия или оно будет достаточно слабым, поскольку будет обеспечиваться только авиацией, базирующейся на эскортных авианосцах, которых в составе эскортов было не слишком много. В 1941 году это воздушное пространство, куда не долетала авиация с берега, начиналось уже в 400-500 милях от побережья. В 1942 году мы обнаружили, что вдоль маршрутов конвоев между Великобританией и Соединенными Штатами, а также вдоль морских путей, идущих с севера на юг, воздушное прикрытие осуществляют 4-моторные самолеты, удаляющиеся на 800 миль от своих баз в Северной Америке, Гренландии, Исландии, Северной Ирландии и Фритауне.

В сравнении с 1941 годом район, не обеспечиваемый воздушным прикрытием, стал намного меньше. Поэтому командование подводного флота стремилось, насколько это представлялось возможным, производить расстановку флота так, чтобы первоначальный контакт с конвоями устанавливался как можно раньше – «на отправительской стороне» океана. Так, к примеру, конвои, идущие из Америки на восток, следовало перехватить где-то к юго-востоку от мыса Рейс на Ньюфаундленде. Это означало, что контакт должен был устанавливаться еще в районах с воздушным прикрытием, но, если уж он был установлен, мы могли максимально развить успех, подойдя к территории, где воздушного прикрытия уже не было.

В связи с этим операции против конвоев зачастую продолжались несколько дней, поскольку подлодкам, находившимся в удаленных районах, требовалось время, чтобы присоединиться к «волчьей стае». Нередко лодкам приходилось сутки или даже двое идти на полной скорости, чтобы вовремя прибыть к месту сбора «волчьей стаи».

Другим фактором, изрядно затруднявшим атаки на конвои, был тот самый локационный прибор, о котором я уже упоминал. К тому времени большинство кораблей эскорта уже были оборудованы коротковолновыми радарами, поэтому подлодкам было нелегко приблизиться к конвою и выйти на атакующую позицию. Нередко случалось, что ночью или в условиях плохой видимости днем вблизи подводной лодки внезапно появлялся эсминец или другой эскортный корабль и открывал огонь либо шел на таран. Этому могло быть только одно объяснение: подлодка была обнаружена заранее.

Таким образом, операции против конвоев стали более опасными. С появлением нового локационного прибора туман и плохая видимость перестали быть укрытием для подводных

лодок, как в 1941 году. При таких погодных условиях инициатива чаще принадлежала противнику, чем нам.

Полученным противником ггреимуществам мы пока могли противопоставить только высокие боевые качества наших субмарин, мастерство и опыт личного состава. А очень часто 3/4 подлодок, атаковавших конвой, велись в бой молодыми командирами, которые, как и их экипажи, ни разу не участвовали в бою. Но даже они обычно проявляли себя с самой лучшей стороны, своими действиями доказывая, что процесс подготовки матросов и офицеров у нас поставлен правильно. Отвечавший за обучение людей Фридебург знал свое дело.

Результаты, достигнутые в операциях против отдельных конвоев, зависели от погоды, профессионализма офицеров, командовавших конвоями, количества эскортных кораблей, наличия новых локационных приборов и, более всего, сил воздушного прикрытия.

Во многих случаях противник имел все основания поздравить себя с успехом, потому что из-за неблагоприятных условий наши атаки оказывались неудачными, а враг не только избегал потерь, но и получал возможность уничтожить несколько наших подлодок. Но ничуть не реже после многодневных сражений противник нес серьезные потери, не уничтожив ни одной нашей лодки.

С июля до сентября битва за Атлантику продолжалась не утихая и почти без перерывов. Немецкие субмарины и англо-американские эскортные силы сошлись в жестокой схватке, в которой победитель пока не был определен. Нападения на конвои следовали одно за другим. А подводные лодки зачастую, выйдя из одной схватки, сразу же направлялись в другую. Люди и корабли испытывались на прочность. В коротких промежутках между операциями некоторые подлодки, у которых топливо подходило к концу, а торпеды еще оставались, получали топливо у «дойной коровы», ожидающей в относительно спокойном районе, в стороне от маршрутов конвоев. Но так продолжаться долго не могло. После двух-трех операций против конвоев, каждая из которых чаще всего продолжалась несколько суток, люди доходили до полного изнеможения и были вынуждены возвращаться на базу для отдыха и восстановления сил.

Из огромного числа сражений, прошедших в июле, августе и сентябре 1942 года, я упомяну только о некоторых, но они наглядно иллюстрируют, как развивались события в этот период.

12 июля 1942 года британский конвой, следующий в южном направлении, был атакован к северо-западу от Канарских островов. За одну ночь было потоплено 5 судов (32 186 тонн). Мы

потеряли одну лодку – «U-136» (командир Циммерман). 17 июля капитан-лейтенант Линдер, направляющийся на своей подлодке «U-202» домой из американских вод, случайно заметил еще один идущий на юг конвой, только немного севернее. На этот раз условия оказались менее благоприятными. Хотя ближайшая военно-воздушная база находилась в 800 милях от места событий, конвой сопровождали 4-моторные самолеты наземного базирования. Капитан-лейтенант Зурен («U-564») представил следующий отчет об атаке:

«00.14. Срочное погружение при появлении 4-моторно-го самолета. Судя по всему, на нем установлен локатор, поскольку он приближался по очереди ко всем подводным лодкам вокруг конвоя. Похоже, бомб на нем нет – видимо, расстояние до земли слишком велико.

00.30. Остановились перед конвоем. Повернули к нему. По правому борту видим густую колонну судов, идущих вплотную друг за другом. Цели – три сухогруза средних размеров примерно на 5000 тонн каждый и пассажир около 8000 тонн с двумя трубами и высокой надстройкой. Вторая труба, похоже, фальшивая, чтобы придать судну внешний облик мощного вспомогательного крейсера.

2.30. Отклонение 130°, расстояние 1000 ярдов. Выстрел трубами с первой по четвертую. Все торпеды вышли. Переложил руль налево до упора, чтобы подготовить к стрельбе кормовые трубы. Две вспышки и огромное облако черного дыма, затем еще один, третий взрыв, гигантский язык пламени – взорвалось и полностью разрушилось одно из судов. Оказалось, что двухтрубное судно везло боеприпасы. В четвертое судно торпеда попала в районе миделя. Снова язык пламени и облако дыма. Повсюду в воду падают обломки. Приказал вахтенным покинуть мостик, чтобы не попали под падающие обломки».

Этот доклад, из которого впервые стало совершенно ясно, что теперь авиация наземного базирования обеспечивает прикрытие конвоев даже на таком колоссальном расстоянии, явился для меня крайне неприятным сюрпризом. Однако на основании пока еще единичного случая мы не стали спешить с выводами и воздержались от переброски подводных лодок дальше в Северную Атлантику. Решение было правильным.

Это подтвердил капитан Роскилл, отметив, что воздушное прикрытие на столь гигантском расстоянии от наземных баз было обеспечено впервые. Он писал в своей книге «Война на море»:

«В действительности это было удивительное достижение береговой авиации, выполненное силами одной эскадрильи американских «либерейторов» и в то время бывшее исключением,

а вовсе не правилом. Воздушный эскорт на таких расстояниях стал обычной практикой лишь спустя девять месяцев» (Т. 2. С. 108).

22 июля подлодками в северной части Атлантики был замечен конвой, идущий в западном направлении. Все лодки, находившиеся поблизости, собрались вокруг конвоя довольно быстро. Погода была благоприятной, и перспективы успеха, казалось, не вызывали сомнений. Все испортил неожиданно обрушившийся яростный шторм.

Капитан-лейтенант Топп («U-552») потопил два судна, но продолжить атаку не смог из-за непогоды. Ситуация с конвоем, находившимся к югу от Гренландии, а значит, в 1500 милях от моего командного пункта в Париже, была для меня не вполне ясна, и я не мог решить, какой приказ более уместен – продолжать атаку или выходить из боя. Поэтому я обменялся с Топпом, самым опытным из участвовавших в операции капитанов, серией шифрованных сообщений. Чтобы показать, насколько эти шифрованные «беседы» были полезны, как я мог на их основании составить полную и четкую картину происходивших в далекой Атлантике событий, без чего невозможно было руководить операциями, я приведу упомянутые сообщения».

Командующий подводным флотом. Какова в настоящий момент погода? С какой скоростью вы можете идти курсом 215°?

Топп. Запад-юго-запад 8, волнение 7, циклон. Видимость около 400 ярдов. Могу идти очень медленно на одной машине.

Командующий. Какой эскорт? Что еще затрудняет атаку?

Топп. Эскорт сильный. Атаку затрудняет неожиданно налетевшая непогода, чем умело воспользовался противник для изменения курса на 360°. В результате многие лодки потеряли контакт.

Командующий. Имеются ли шансы продолжения операции против конвоя, к примеру, против отставших судов?

Топп. Конвойный ордер, несмотря на непогоду, сохранен. При такой погоде считаю возможность восстановления контакта маловероятной.

Командующий. Предположим, лодки пойдут на юг. Считаете ли вы, что это приблизит их к конвою?

Топп. Предлагаю, как и вчера, на рассвете изменить курс на юго-западный.

Командующий. Спасибо, Топп. Вы, несмотря на погоду, оказались на высоте и записали на свой счет еще два судна. Поздравляю.

На основании полученной информации я приказал подлодкам прервать операцию. Ее результаты оказались

незначительными, и одна лодка, «U-90» (командир Одерп), была потеряна.

Несколько дней спустя атака на конвой ON-115, идущий в западном направлении, тоже оказалась не слишком успешной. Два судна (16 518 тонн) было потоплено, и одно (10 000 тонн) повреждено. Причиной неудачи снова стала погода – неожиданно опустившийся на море густой туман.

В этой операции, проходившей при плохой видимости, мы получили тяжелый урок, наглядно убедившись на примере подлодки «U-43», к каким катастрофическим последствиям могут привести на первый взгляд мелкие неполадки. Наши техники всегда внимательнейшим образом отслеживали причины подобных происшествий и всячески старались их предотвращать. К примеру, особо чувствительные приборы мы всегда устанавливали на амортизирующие основания, чтобы уберечь их от сотрясений при взрывах глубинных бомб.

Лейтенант Швандке, капитан «U-43», внес следующую запись в свой журнал боевых действий:

«4.32. Осветительный снаряд прямо за кормой. Сразу после этого заметил эскортный корабль, идущий прямо на нас.

4.33. Срочное погружение. Не смог закрыть люк боевой рубки – какие-то неполадки с запирающим устройством. Под рукой не оказалось инструментов. Люк поста управления готов к закрытию. Балластные танки продули. Приказал заполнить их снова. Когда вода уже хлынула в рубку, сумел с помощью двоих людей задраить люк. Задержка – 20-30 секунд. В результате мы находились на глубине 50-60 футов, воздушные вентили все еще были открыты, а угол погружения составил 15°, когда начали рваться глубинные бомбы. Лодку сильно встряхнуло. Погас свет, электромоторы остановились. 25-метровый датчик глубины Папенберга и индикатор дифферента вышли из строя. 105-метровый датчик глубины поднялся до отметки 70 м и остановился. 26-килограммовый индикатор давления на нуле. Доклады из носового и кормового отсеков: датчики глубины не функционируют. Электромотор правого борта работает на полную мощность, левого – не работает. Датчик глубины остается неподвижным на отметке 70 м. Мы находимся или на поверхности и все приборы вышли из строя, или погружаемся, причем на полной скорости. Проверили «пидл-кок» (небольшой клапан с наружной стороны люка боевой рубки). Пришли к выводу, что верно второе предположение. Изменили дифферент – 7° на корму. Примерно через полминуты лодку начало качать – мы выскочили на поверхность. Срочное погружение при максимальном угле. Датчик Папенберга снова работает. На

глубине 120 метров взорвалась еще одна глубинная бомба. Потери – один человек ранен при взрыве первой бомбы».

После двух неудачных атак третья операция оказалась более удачной. Те же подводные лодки, которые атаковали два конвоя в условиях непогоды, в 400 милях от Ньюфаундленда ожидали прибытия третьего конвоя. 5 августа его заметил капитан-лейтенант Келблинг («U-593»). Это был конвой SC-94, следующий на восток из порта Сидни. Другие подлодки находились в 200-300 милях, причем некоторым из них конвой необходимо было догонять. Контакт поддерживался несколько дней, хотя временами, когда видимость ухудшалась, подлодки неоднократно и совершенно неожиданно натыкались на корабли эскорта и подвергались яростным атакам.

В конце концов все лодки собрались, и операция началась. 5 судов было потоплено, еще 7 судов и 1 эсминец получили повреждения. Я внес следующую запись в свой военный дневник:

«Полученные данные о потопленных судах вполне могут оказаться неточными. В действительности цифры, скорее всего, выше, поскольку при вмешательстве кораблей эскорта у командиров подлодок часто нет возможности убедиться, затонуло судно или нет».

Сегодня мы точно знаем, что в том конвое затонуло 11 судов (52 461 тонна). Подлодка «U-210» (командир Лем-ке) была протаранена и потоплена эсминцем «Ассинибойн», который при столкновении сам получил настолько сильные повреждения, что был вынужден вернуться в порт. Подлодка «U-379» (командир Кетнер) подверглась атаке глубинными бомбами, всплыла, а затем была протаранена и потоплена корветом «Диант». Еще 3 подлодки получили повреждения.

В суматохе ночной атаки, когда со всех сторон раздавались взрывы и в небо взлетали столбы темной воды, освещенные языками пламени, экипажи трех британских судов покинули свои суда в полной уверенности, что подверглись торпедной атаке. На два судна экипажи, удостоверившись в ошибке, вернулись, а на третье – нет. Судно позже было потоплено подлодкой.

Британское адмиралтейство посылало все имеющиеся эскортные корабли для защиты конвоев. В дополнение к этому начиная с 9 августа конвои стали обеспечиваться воздушным прикрытием. 4-моторные самолеты наземного базирования вылетали с базы в Северной Ирландии, удаленной на 800 миль.

За одним только исключением все капитаны, принимавшие участие в этой операции, были новичками, не имевшими боевого опыта. И я счел себя вправе сделать следующий вывод: «То, что

подлодки успешно действовали в атаке, несмотря на присутствие сильного конвоя, является решающим фактором, оправдывающим продолжение нашей войны против конвоев».

Однако операция против следующего североатлантического конвоя оказалась намного тяжелей. В условиях непрекращающегося дождя и шквальных ветров до подхода всех подлодок контакт постоянно теряли. В конце концов конвой обнаружили с подлодки «U-660» (лейтенант Бауэр), которая в течение 33 часов на максимальной скорости шла к месту предполагаемой атаки. 9 подводных лодок потопили 4 судна (17 235 тонн), после чего густой туман положил конец операции.

Примерно в то же самое время 5 судов из конвоев SL-118 и SL-119 было потоплено к юго-востоку от Азорских островов. В дополнение к этому были повреждены одно отставшее судно и корабль эскорта «Чешир». Во время атаки подлодка «U-556» (командир Ремус) была протаранена, находясь под водой, но на небольшой глубине. Усилиями команды удалось освободить люк боевой рубки, зажатый искореженными пластинами обшивки, и в конечном итоге вернуть подлодке способность погружаться, после чего «U-556» взяла курс домой.

В начале сентября в Северной Атлантике был обнаружен идущий на запад конвой ON-T27. В результате операции, продолжавшейся четверо суток, были потоплены 7 судов (50 205 тонн) и эсминец «Оттава», еще 4 судна (36 141 тонна) – торпедированы и повреждены. Потерь подлодок не было. Операция прошла вполне удачно. Позже мы узнали, что на кораблях эскорта этого конвоя радары отсутствовали.

Затем последовали две неудачные операции, перед которыми подводные лодки рассредоточились по обширной территории, и оба раза, когда им удавалось собраться вместе, контакт уже оказывался утерянным.

В середине сентября количество подводных лодок в северной части Атлантики впервые достигло 20 единиц. Мы решили попытаться обнаружить и атаковать конвой SC-100. 18 сентября нам это удалось, и подлодки приблизились к конвою. Учитывая, что подводных лодок было, как никогда, много, командование возлагало большие надежды на эту операцию. Однако снова вмешалась погода. Предполагаемая оперативная зона – конвой находился в 200 милях к юго-востоку от мыса Рейс – оказалась под влиянием штормового западного ветра, который очень скоро набрал силу ураганного. В результате и перед судами конвоя, и перед нашими субмаринами была поставлена одна, общая задача: выбрать направление, по которому можно быстро покинуть полосу урагана. Оружие не могла применить ни одна сторона.

Даже когда по воле волн враги оказывались совсем рядом, они все равно не могли причинить друг другу вреда. Только в самом начале атаки наши лодки потопили 3 судна (16 900 тонн).

Так, с переменным успехом, мы продолжали вести сражения в Северной Атлантике летом и в начале осени 1942 года. Я считаю, что в целом нам сопутствовала удача. А как обстояли дела в более удаленных районах?

У американского побережья результаты, достигнутые в первой половине июля, были весьма скромными. А поскольку перестала поступать информация с подлодок «U-701» (командир Деген) и «U-215» (командир Хекнер), находившихся там, мы стали считать эти подлодки потерянными. В дополнение к этому «U-402» и «U-576» были серьезно повреждены глубинными бомбами. В результате организации активного патрулирования на воде и в воздухе, а также введения конвойной системы ситуация, которая, как мы считали, уже давно должна была сложиться в американских водах, все-таки стала реальностью. Больше не было повода держать там наши подлодки, и я отдал им приказ возвращаться. Подошли к концу операции у американского побережья, начавшиеся в январе 1942 года. Тем не менее я предполагал, что условия у берегов Канады, в заливе Святого Лаврентия, вполне могут оказаться более благоприятными, поэтому, несмотря на отрицательные результаты операций в американских прибрежных водах, отправил туда 2 новые подлодки. Я считал вероятным, что в этот район могут заходить конвои и суда, независимо идущие в Великобританию и Исландию.

Решение оказалось удачным. Судоходство там действительно было достаточно напряженным. 9 судов (32 998 тонн) было потоплено, а 3 (11 994 тонны) – повреждено.

Воздушное патрулирование было довольно активным, поэтому днем подлодки были вынуждены почти все время оставаться под водой. Однако точное обнаружение и преследование подлодок надводными кораблями было в значительной мере затруднено из-за наличия в этом районе участков воды с разной плотностью, что вызвано многочисленными пересекающимися течениями и смешивающимися потоками пресной и соленой воды. Это отрицательно влияло на показания шумопеленгаторов и асдиков, поэтому обе подлодки без особого ущерба для себя смогли остаться вблизи канадского побережья. Третья подводная лодка, «U-513» (командир Рёгеберг), была послана в район Вабана в заливе Консепсьон, Ньюфаундленд. В этом порту суда грузились железной рудой, Здесь «U-513» потопила 2 судна с грузом руды,

затем во время атаки была протаранена, ушла в открытое море, но по дороге успела еще оставить свой след в районе Сент-Джонса.

В Карибском море тоже, по сравнению с предыдущими месяцами, объем потопленного тоннажа снизился, поэтому центр подводных операций сместился в восточную часть моря. Здесь суда с юго-востока проходили в непосредственной близости от Тринидада, и противолодочная оборона все еще была не на должной высоте. В этих водах наши субмарины, можно сказать, наткнулись на золотую жилу, и за несколько дней 6 совместно действовавших подлодок потопили 10 судов.

В конце июня группа новых подводных лодок вышла из Германии и первым делом направилась к Бермудам, где их ожидала «дойная корова», чтобы пополнить запасы топлива. Оттуда лодки должны были отправиться в Карибское море. Однако там уже произошли существенные изменения – все-таки была введена конвойная система, и для подводных лодок, действующих независимо, настали не лучшие времена. В этих изобилующих узкостями прибрежных водах, находившихся теперь под сильным и постоянным воздушным прикрытием, невозможно было применить тактику «волчьих стай», я решил пойти на компромисс и использовать эту новую группу для совместной атаки или независимых операций – как получится. Я решил особое внимание обратить на проливы и проходы между группами островов, к примеру Наветренный пролив. Дело в том, что географическое положение островов обусловило прохождение конвоев по строго определенным маршрутам. Все получилось очень удачно. В некоторых случаях, несмотря на сильное воздушное прикрытие, оказалось возможным после обнаружения конвоя с одной лодки направить вторую, а иногда и третью на маршрут, с которого он все равно не мог свернуть.

В процессе этих операций только в августе было потоплено 15 судов (87 603 тонны), еще 3 (21 418 тонн) были торпедированы и повреждены. Авиация была определенно снабжена радарами – подлодки подвергались нападениям и по ночам. Исходя из собственного опыта, капитаны субмарин определили, что самолеты никогда не атакуют, если подлодка находится внутри защитного экрана конвоя или вблизи кораблей эскорта. Поэтому наши лодки обычно следовали тем же курсом, что и конвои, избегая резких изменений. Думаю, дело было в том, что локаторы не позволяли с должной точностью отличить свое судно от чужого. Во время этих операций лодки «U-94» (командир Итес) и «U-654» (лейтенант Фостер) были потеряны.

В сентябре карибским успехам тоже пришел конец. Подлодки

были выведены к Тринидаду и побережью Гайаны. В этом районе движение судов было напряженным, но нерегулярным. За месяц было потоплено 29 судов (143 248 тонн).

Что касается операций в районе Фритауна, командование подводного флота надеялось на элемент внезапности, который, по нашему мнению, сулил немалый успех. Этим надеждам не суждено было сбыться. Здесь вообще не оказалось судов. 2 подводные лодки, направлявшиеся к точке встречи с «дойной коровой» в 500-600 милях к западу от Фритауна, случайно обнаружили судоходный маршрут, перенесенный далеко в открытое море. Даже после того как первые 5 судов были потоплены, противник продолжал использовать тот же самый маршрут, в результате чего немецкие подлодки, оставшиеся вблизи, потопили еще 6 судов.

После достижения этих довольно-таки удовлетворительных результатов я перевел подводные лодки в сектор юго-западнее Фритауна. Здесь нам тоже не изменила удача. Подводные лодки обнаружили судоходный маршрут и потопили 4 судна.

Действуя в открытом море между Африкой и Южной Америкой, подводная лодка «U-507» (командир Шахт) потопила 5 бразильских судов, причем за пределами бразильских территориальных вод. Шахт действовал в строгом соответствии с указаниями верховного командования, согласованными с министерством иностранных дел. Бразильское правительство воспользовалось представившимся поводом и объявило войну Германии.

Хотя это ничего не изменило в существующих взаимоотношениях Германии и Бразилии, которая уже принимала участие во враждебных акциях против нас, с политической точки зрения, без сомнения, было неправильно подталкивать Бразилию к официальной декларации. Этого нам было бы желательно избежать. Однако командование подводного флота и капитан упомянутой лодки не имели выбора. Как люди военные, мы должны были выполнять приказы, а не обсуждать политические последствия этих приказов.

В июле-сентябре 1942 года благодаря операциям подводного флота стран оси противник потерял в общей сложности 302 судна (1 505 888 тонн). Из них 1 298 000 тонн было потоплено немецкими субмаринами, обширную деятельность которых я только что вкратце описал. За эти же три месяца нами было потеряно 32 субмарины. В процентном отношении потери составили 15% от всех лодок в море в июле, 9% – в августе и 6% – в сентябре.

Показатель потопленного тоннажа, приходящегося на каждую

лодку в море в сутки, составляет в июле 181 тонну, в августе – 204 тонны и в сентябре – 149 тонн.

Успехи дались нам нелегко. Они были достигнуты благодаря высокому профессионализму, мужеству и боевому духу подводников. Иногда нам улыбалась удача. Я, конечно, был доволен, но все же не мог не испытывать опасений из-за усиления воздушного прикрытия буквально во всех районах. Размышляя об опасностях, которым подвергались немецкие субмарины во время боевых походов, 21 августа я внес следующую запись в свой военный дневник: «Постоянно возрастающие трудности, с которыми мы сталкиваемся во время боевых действий на море, могут привести только к очень высоким, неприемлемым потерям, свести наши успехи к минимуму, а значит, и уменьшить шансы на победу в подводной войне».

Когда Роскилл в «Войне на море» (Т. 2. С. 210) писал: «Тот факт, что Дёниц вовсе не был счастлив, пожиная первые плоды своего нового наступления, отражен в его боевом дневнике того времени», он был совершенно прав и в своей оценке, и в причинах, на которых она основывалась. Усовершенствование противником локационных приборов, а также обеспечение сильного воздушного прикрытия морских операций не могли не внушить мне пессимистичные взгляды на будущее. Прежде чем перейти к детальному описанию наших попыток противопоставить мерам противника усиление боевой мощи наших подлодок, я должен рассказать о событии, случившемся 12 сентября 1942 года, которое послужило причиной гигантской волны нападок вражеской пропаганды на немецкий подводный флот и на меня лично. Речь идет о торпедировании британского лайнера «Лакония».

14. «ЛАКОНИЯ»

Британский лайнер «Лакония» потоплен в Южной Атлантике в августе 1942 года. – Итальянские пленные на борту. – Я приказываю начать спасательные операции. – Атака американских бомбардировщиков. – Подводные лодки рискуют. – Атака гидросамолетов. – Противник не пытается помочь спасти уцелевших. – Опасность атаки с воздуха. – Я приказываю прекратить спасательные операции

16-19 августа 4 подлодки типа IXC под командованием опытнейших капитанов вышли из бискайских портов и взяли курс в сторону Кейптауна. Это были «U-68» (командир Мертен), «U-504» (командир Поске), «U-172» (командир Эмерман) и «U-156» (командир Хартенштейн). Их сопровождала «дойная корова» – танкер «U-459» (командир Виламовиц-Мёлендорф). Лодки вышли в море группой: До широты 5° им была дана свобода действий атаковать все, что они сочтут нужным. Дальше на юг им следовало свести атаки к минимуму, ограничившись только по-настоящему ценными мишенями. 12 сентября, подойдя вплотную к установленной для них границе, подлодка «U-156» потопила британский лайнер «Лакония» (19 695 тонн), который адмиралтейство использовало в качестве транспорта. В соответствии с британским справочником, на нем было установлено 14 орудий. Из заявления артиллериста «Лаконии», сделанного позже, явствовало, что в действительности на судне было установлено 8 орудий, 2 из которых были 6-дюймовками, предназначенными для ведения огня по кораблям. Также на судне были зенитные орудия и глубинные бомбы. Оно было оборудовано асдиком.

Когда судно затонуло, капитан «U-156» услышал крики о помощи на итальянском языке. Подводники извлекли из воды нескольких человек и выяснили, что на «Лаконии» перевозили итальянских военнопленных. Согласно данным англичан, ставшим известными позже, на борту находилось 436 членов экипажа, 268 англичан, в том числе 80 женщин и детей, а также 1800 итальянских военнопленных и 160 поляков – бывших военнопленных из России, охранявших итальянцев.

Я получил информацию об этом потоплении 13 сентября в 00.12. В радиограмме было сказано:

«Британский лайнер «Лакония» потоплен Хартенштейном в

квадрате FT7721, 310°. К несчастью, на судне находилось 1800 итальянских военнопленных. Пока спасено 90 человек. 157 кубических метров (это оставшееся количество топлива), 19 торпед, ветер 3 балла. Прошу указаний».

Получив это сообщение, я решил нарушить один из основополагающих принципов войны на море, принятых всеми нациями. Он гласит, что боевые задачи являются приоритетными по сравнению со спасательными операциями. Спасательные работы ведутся, только если они не мешают выполнению основной задачи корабля. Я не знаю ни одного случая, когда бы английские или американские моряки нарушили этот принцип.

Давая показания на Нюрнбергском процессе, американский адмирал Нимиц заявил: «Как правило, американские субмарины не занимались спасением моряков с вражеских кораблей, если при этом корабли' подвергались ненужному или дополнительному риску или если субмарины для этого вынуждены были отвлечься от выполнения боевого приказа» (Материалы военного трибунала. Т. 40. С. ПО).

Однако в этом случае я решил поступить иначе и приказал начать операцию, в результате которой было спасено 800"из 811 англичан и 450 из 1800 итальянцев, находившихся на борту. Я приказал всем подлодкам, направлявшимся в Кейптаун, прервать операцию и на полной скорости следовать на помощь «U-156». 13 сентября мне сообщили, что главнокомандующий одобрил мое решение, но указал, что безопасность подводных лодок ни в коем случае не должна быть поставлена под удар. Из ставки позвонил капитан фон Путкамер и сказал, что Гитлер ни в коем случае не желает, чтобы кейптаунские операции оказались сорванными, поэтому в первую очередь следует позаботиться о безопасности подлодок.

Кроме того, я приказал капитан-лейтенантам Вюрдеману («U-506») и Шахту («U-507») идти к месту потопления «Лаконии» из Фритауна и обратился к командиру итальянской подводной флотилии в Бордо с просьбой послать на помощь итальянскую субмарину «Капеллини», находившуюся неподалеку. Он немедленно это сделал. Поскольку держать всех уцелевших на борту субмарин не представлялось возможным, мне показался реальным единственный выход: приказать подлодкам следовать к французскому Берегу Слоновой Кости и высадить людей там. Командование сообщило мне, что запросило французское правительство в Виши о возможности направить за уцелевшими пассажирами «Лаконии» военные корабли из Дакара.

Но вначале подлодка «U-156» на месте событий была одна. В течение первой ночи она подняла из воды 193 уцелевших

итальянца и англичанина, на следующее утро – еще 200 человек, распределив их по спасательным шлюпкам, которые еще не были переполнены.

Подвергнувшись торпедной атаке, с «Лаконии» в 22.22 передали в эфир сигнал SOS на 600-метровой международной волне открытым текстом. В 22.26 был послан еще один сигнал, на этот раз в зашифрованном виде на волне 25 метров. Ровно в 5 часов утра 13 сентября капитан «U-156» передал следующее сообщение на 25-метровой волне на английском языке:

«Если какое-либо судно окажет помощь в спасении пассажиров торпедированной «Лаконии», обещаю его не атаковать, если сам не подвергнусь атаке с его стороны или с воздуха. Я уже подобрал 193 человека, 4*52' южной широты, 11*26' западной долготы. Немецкая субмарина».

Сообщение было повторено в 6.10 на 600-метровой международной волне. Поэтому не может быть никаких сомнений, что британские власти знали о торпедировании «Лаконии» и спасательной операции, начатой немецкой подводной лодкой. Сообщение о том, что Хартенштейн взял на борт 193 человека, заставило меня всерьез задуматься о безопасности подлодок. Если уж я принял решение попытаться спасти людей, то хотел сделать эту работу хорошо, к тому же я не мог игнорировать указания, полученные из ставки фюрера и от собственного главнокомандующего о том, что лодки нельзя подвергать риску. На меня легла огромная ответственность, которую я был намерен оправдать.

13 сентября в 00.27 я передал следующее сообщение:

«Хартенштейну оставаться на месте, но быть готовым к погружению. Остальным лодкам принять на борт ровно столько людей, чтобы это не помешало при необходимости погрузиться».

14 сентября в 7.40 я повторил:

«Всем лодкам, включая Хартенштейна. Берите на борт столько людей, чтобы лодка осталась управляемой при погружении».

А тем временем правительство Виши согласилось отправить на место трагедии свои военные корабли, поэтому я смог освободить от участия в спасательной операции кейптаунские субмарины, конечно, кроме «U-156» Хартенштейна. 14 сентября в 7.40 я приказал им возобновить движение на юг, «если они еще не приняли на борт людей». А две лодки из Фритауна, «U-506» и U-507, я отправил на помощь Хартенштейну. Они пришли на место 14 сентября и тотчас включились в работу. Спасательные шлюпки и плоты брались на буксир и концентрировались в одном районе, чтобы было легче передавать людей на французские

корабли.

На борту «U-156» к тому времени уже находилось 260 человек. Половина из них перешла на «U-506», и Хартенштейн остался с 55 итальянцами и 55 англичанами, причем среди последних было 5 женщин. «U-507» тоже взяла на борт группу уцелевших с «Лаконии». А вечером 16 сентября произошло событие, которое капитан «U-156» описал в своем журнале боевых действий следующим образом:

«11.25. Вскоре после прибытия двух подлодок заметили 4-моторный самолет с американскими опознавательными знаками, пеленг 70°. В качестве доказательства моих миролюбивых намерений растянули на мостике флаг Красного Креста так, чтобы его нельзя было не заметить с самолета. Самолет пролетел над нами, потом некоторое время кружил вблизи. Передал сигнал азбукой Морзе: «Кто вы?» и «Есть ли в пределах видимости суда?». Ответа не последовало. Самолет удалился в юго-западном направлении, затем через полчаса на несколько минут вернулся.

12.32. Приблизился самолет такого же типа. Пролетел перед лодкой на высоте 250 футов и сбросил две бомбы с интервалом 3 секунды. Взяли на буксир 4 спасательные шлюпки. Самолет сбросил бомбу прямо на шлюпки. Одна из них перевернулась. Самолет некоторое время покружил вблизи, затем сбросил четвертую бомбу в стороне, в 2-3 тысячах футов, и удалпся. Другой самолет. Две бомбы, одна с задержкой на несколько секунд, взорвались непосредственно под постом управления. Боевая рубка скрылась в фонтане черной воды. В пост управления и носовые отсеки поступает вода. Приказал всем надеть спасательные жилеты. Приказал всем англичанам покинуть лодку. Затем и итальянцам – батареи начали выделять газ. (В любом случае у меня не было для них спасательного снаряжения.)

13.11. Передал спешное внеочередное сообщение на четырех длинах волн. Повторил трижды. Вернулся к спасательным шлюпкам, куда перевел оставшихся пассажиров. (Некоторых из них пришлось слегка убедить.) Докладов о течи больше не поступает. Течи нет.

13.45. Погрузился. Лег на курс 270°.

16.00. Все повреждения, которые можно было устранить на месте, ликвидированы. Неисправен перископ, семь ячеек батарей пусты, остальные вызывают сомнение. Вышли из строя шумопеленгаторы. Требуется ремонт».

16 сентября в 23.04 Хартенштейн передал следующее сообщение:

«Во время буксировки четырех спасательных шлюпок в ясную погоду с вывешенным флагом Красного Креста подвергся

нападению американского «либерейтора». Сброшено пять бомб. Перевел людей на спасательные шлюпки и прекратил спасательные операции. Ушел на запад. Выполняю ремонтные работы».

В ответ я передал Хартенштейну приказ:

«17 сентября. 00.19. Вы не должны ни при каких обстоятельствах подвергать риску подводную лодку. Примите все меры к обеспечению безопасности, включая немедленное прекращение любых спасательных операций. Не доверяйте противнику».

После атаки на «U-156» со всех точек зрения было бы правильным прекратить любые спасательные операции. Атака показала, что все участвующие в ней подлодки подвергаются огромному риску. К тому же опасность усугублялась наличием на их борту множества пассажиров.

В моем штабе развернулась бурная дискуссия. Некоторые офицеры вполне справедливо утверждали, что продолжение спасательных операций совершенно неоправданно. Но раз уж я начал работу, то никак не мог заставить себя ее прекратить. Поэтому я положил конец дискуссии следующими словами: «Я не могу оставить этих людей погибать в воде. Будем продолжать».

Я отдавал себе отчет в том, что буду нести личную ответственность, если какая-то из подлодок будет повреждена или потоплена в результате атаки. В одном у меня сомнений не было: благодаря сигналам SOS, переданным с «Лаконии» открытым текстом, а также сообщениям, отправленным открытым текстом на английском языке капитаном «U-156», противник точно знает о гибели судна и об опасном положении уцелевших моряков и пассажиров. На протяжении четырех суток, когда мы вели спасательные операции, враг не только не сделал ни одной попытки помочь людям, среди которых были сотни англичан и поляков, но и воспользовался их бедственным положением как удачной возможностью атаковать немецкие подводные лодки.

Ввиду бездушия, это еще самое приличное слово, какое я могу подобрать, проявленного британскими властями, я, приняв на себя полную ответственность за приказ подлодкам продолжать рпасательные операции, счел возможным ограничить их опасную деятельность спасением только наших союзников – итальянцев.

17 сентября в 1.51 я отправил на подлодки следующий приказ:

«U-506» и «U-507»: лодки должны находиться в постоянной готовности к срочному погружению с сохранением маневренности и управляемости под водой. Переведите всех принятых на борт пассажиров на спасательные шлюпки. На борту

можете оставить только итальянцев. Следуйте к точке встречи с французскими кораблями и передайте им спасенных. Опасайтесь возможных нападений противника с воздуха или с воды».

В тот же день, опасаясь, что капитаны «U-506» и «U-507» хранят, как и Хартенштейн, наивную веру во флаг с красным крестом, я отправил еще одно послание:

«Не вывешивайте флаг Красного Креста, поскольку, во-первых, это не является общепризнанной международной процедурой, а во-вторых, это, скорее всего, не обеспечит вам защиту, во всяком случае со стороны англичан».

Довольно скоро я получил подтверждение тому, что был не прав, настаивая на продолжении спасательных операций. 17 сентября в 12.22 «U-506» с 142 спасенными на борту, среди которых были женщины и дети, была атакована противником. Подводная лодка не была уничтожена только благодаря внимательности наблюдателя. Когда вокруг начали рваться глубинные бомбы, она уже находилась в 200 футах под водой.

17 сентября ни одно британское судно не пришло на помощь своим людям. Но два французских корабля, «Аннамит» и «Глуа», прибыли на условленное место и приняли на борт уцелевших с «Лаконии».

По рассказам итальянцев, когда в судно попала торпеда, англичане сначала закрыли все двери в помещения, где содержались пленные, а потом с применением оружия не давали тем, кто сумел выбраться, занять места в спасательных шлюпках. Этим объясняется тот факт, что итальянцев спаслось немного.

Когда спасенных благополучно передали на французские корабли и опаснейшая спасательная операция, продолжавшаяся несколько суток, наконец была завершена, я понял, что ни при каких обстоятельствах больше не должен подвергать субмарины и их команды риску участия в подобных мероприятиях.

На этом этапе войны на море приходилось считаться с возможностью внезапного появления авиации в любом месте и в любое время, поэтому и действовать приходилось соответственно.

В период со 2 по 12 сентября, то есть непосредственно перед гибелью «Лаконии», в журнале боевых действий командования подводного флота появилось множество записей, касающихся неожиданного появления самолетов, их атак на немецкие подводные лодки, приведших к гибели последних, во всех морских районах. Я неустанно предупреждал капитанов, что опасность нападения с воздуха вовсе не преувеличена. Но мы снова и снова убеждались, что моим офицерам было свойственно недооценивать степень опасности, основным элементом которой

являлась внезапность. Почему-то многие капитаны упорно продолжали верить, что, пока самолета не видно, лодка находится в безопасности. Никто не хотел понимать, что уже в следующую минуту, когда самолет выныривал из облаков, положение лодки становилось безнадежным. На то, чтобы вахтенные на мостике спустились в помещение и лодка погрузилась, уходила минута, а за минуту самолет пролетает 4 мили. Поэтому, чтобы срочное погружение давало хотя бы минимальную надежду на спасение, атакующий самолет следует заметить не ближе чем за 4 мили. Просто скрыться под поверхностью воды еще недостаточно. Лодка должна успеть погрузиться на глубину, где она будет в безопасности при взрыве сброшенных с самолета бомб.

Сказанное означает, что жизненно важно заметить самолет еще на границе пределов видимости. Поэтому, двигаясь по поверхности, подлодка должна находиться в постоянной готовности к погружению и к тому же идти на высокой скорости, потому что чем больше скорость, тем меньше времени тратится на погружение. При следовании по поверхности на мостике должны находиться только вахтенные и никого лишнего, чтобы свести к минимуму время, необходимое людям на спуск в отсеки.

Все перечисленные условия можно выполнить только в хорошую погоду, когда небо безоблачное. Когда видимость плохая, ситуация меняется. Если же подлодка занята в спасательных операциях, невозможно следовать мерам предосторожности – при этом лодка стоит, а почти весь экипаж находится на палубе и помогает вытаскивать людей из воды. В таких обстоятельствах вопрос о срочном погружении даже не ставится, и при атаке с воздуха субмарина становится неминуемой жертвой.

Учитывая вездесущность вражеских самолетов, участие в спасательных операциях в будущем может быть смело приравнено к самоубийству. Мой приказ спасать уцелевших, только если подлодка не подвергается опасности, стал невыполнимым, и случай с «Лаконией» доказал это вполне убедительно. 17 сентября в 19.03 я получил радиограмму с «U-507», незадолго до этого подвергшейся нападению с воздуха.

«17сентября. Итальянцы переданы на «Аннамит». Британские офицеры на борту. 7 спасательных шлюпок с 330 англичанами и поляками, среди которых 15 женщин и детей, оставлены в квадрате FE9612. Женщины и дети провели ночь на борту подлодки. Все уцелевшие получили горячую пищу, напитки, теплую одежду, медикаменты. Еще 4 спасательные шлюпки в квадрате FE9619. Их местоположение сообщено на «Глуа»,

который вышел на поиски».

Из этого сообщения ясно видна готовность немецких морских офицеров, воспитанных в лучших традициях флота, прийти на помощь к попавшим в беду. Но я вовсе не считал себя вправе позволить им и дальше демонстрировать благородные порывы. Ведь, поступая так, они подвергали серьезнейшей опасности и себя, и свои команды, и подводные лодки. После потопления «Лаконии» я подверг риску безопасность моих субмарин ради спасения моряков с погибшего судна, а противник поступил совсем наоборот – подверг риску жизни своих людей ради возможности потопить еще несколько немецких подводных лодок, даже несмотря на то, что они были заняты благородным делом – спасали людей. Мне пришлось разработать новые приказы, которые исключили бы возможность повторения подобных ситуаций и не давали капитанам права самим решать, оправдывает ли участие в спасательных операциях риск вероятности воздушной атаки или нет. Приказы должны были быть составлены таким образом, чтобы предполагаемая или действительная ситуация в воздухе не являлась решающим фактором, определяющим поведение подлодки. Исходя из изложенного 17 сентября все командиры подводных лодок получили приказ следующего содержания:

«Отныне и впредь все попытки спасти экипажи потопленных судов должны быть прекращены. Этот запрет относится также к подъему людей из воды и помещению их на борт спасательной шлюпки, помощи, если спасательная шлюпка перевернулась, снабжению продовольствием и водой. Эта деятельность противоречит основной задаче войны – уничтожению вражеских кораблей и их команд».

На Нюрнбергском процессе британский обвинитель старался доказать, что этот приказ по сути является приказом убивать, обязывающим немецких капитанов преднамеренно убивать уцелевших после гибели судна моряков. Но даже Международный военный трибунал, в котором четыре державы-победительницы судили побежденных, не смог принять эту точку зрения британского обвинителя. Ни подводный флот в целом, ни я лично не были осуждены за методы ведения военных действий.

Немецкие подводные лодки приняли участие в тысячах боев с противником. И только в одном случае капитан немецкой лодки расстрелял уцелевших моряков. Это было когда капитан-лейтенант Эк, командир «U-852», потопив пароход, открыл огонь по крупным обломкам, которые могли выдать присутствие подводной лодки вражеским самолетам. Заботясь о безопасности своей лодки, капитан зашел слишком далеко и расстрелял

обломки, несмотря на то что среди них находились люди.

В этом же походе подлодка «U-852» была уничтожена атакой с воздуха. Команда разместилась на резиновых лодках и тоже была расстреляна с самолета.

Капитан-лейтенант Эк и его офицеры были приговорены к смертной казни британским военным судом и 30 ноября 1945 года расстреляны.

Я услышал об этом случае уже после окончания войны, в Нюрнберге. Разумеется, я никак не мог одобрить действия этого командира. Офицер не должен ни при каких условиях отступать от общепринятых моральных принципов ведения войны. Однако на допросе в Нюрнберге я сделал следующее заявление:

«Я бы хотел заметить, что капитан-лейтенанту Эку пришлось принимать очень трудное решение. Он был ответствен за безопасность лодки и команды, а в военное время груз этой ответственности очень тяжел. Насколько я помню, примерно в это время и в этом же месте под бомбы попали еще четыре лодки. Если, зная это, Эк считал, что, воздержавшись от этой акции, он будет обнаружен и уничтожен, и если он пошел на расстрел людей именно иа этих соображений, тогда, я уверен, немецкий военный суд обязательно принял бы этот факт во внимание. Когда сражение закончено, события видятся несколько иначе, об этом не следует забывать, принимая решение, так же как и о колоссальном грузе ответственности, лежавшем на плечах злосчастного капитана».

Угроза с воздуха действительно была крайне серьезной, а мой приказ воздержаться от любых спасательных работ, чтобы не подвергать риску лодки и команды, необходимым. Это доказывает тот факт, что все три субмарины, принимавшие участие в спасении людей с «Лаконии», в следующем походе были потеряны вместе с командами в результате атак с воздуха.

История о гибели «Лаконии» быстро облетела весь свет. А вражеская пропаганда назвала мой последующий приказ «приказом убивать». Но тот факт, что Международный военный трибунал, который состоял из американцев, англичан, французов и русских, отклонил это утверждение, так же как и то, что командованию подводного флота не было предъявлено обвинение в неправомочных методах ведения военных действий, до сих пор тщательно скрывается от широкой общественности.

15. СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ ТЕХНИЧЕСКОГО ОСНАЩЕНИЯ И ВООРУЖЕНИЯ НЕМЕЦКИХ ПОДВОДНЫХ ЛОДОК

Потребность в субмаринах с высокой скоростью хода. – Преимущества подлодки Вальтера. – Необходимость в антирадарном устройстве. – Необходимость в «изоляции» против обнаружения подлодки на поверхности воды. – Необходимость в противовоздушных орудиях. – «Ловушка для самолетов». – Возрастающая угроза с воздуха. – Необходимость в истребителях с большой дальностью полетов. – Неполноценные торпеды

Во второй половине 1942 года уже ни у кого не оставалось сомнений в том, что, несмотря на несомненные успехи подводного флота, противник благодаря эффективным контрмерам имеет тактическое преимущество. Возможность обнаружения подвЪдных Лодок на поверхности эсминцами и другими кораблями эскорта, а также самолетами" в значительной степени, если не полностью, лишила наши лодки их изначальных преимуществ – скрытности й внезапности. Их можно было вернуть только путем внесения какого-то революционного изменения в основной проект. Возникла острая необходимость найти способ перенести мобильность субмарины в более подходящие для нее условия – под воду. Иначе говоря, нам нужна была субмарина с высокой подводной скоростью. Это, учитывая большой вес, было достижимо, только если мы сможем создать подлодку с единым средством приведения ее в движение как под водой, так и на поверхности.

Из проектов, находившихся на разной стадии реализации, лучше всего отвечала нашим требованиям подводная лодка Вальтера. Но даже при этом должно было пройти длительное время (во всяком случае, летом 1942 года мы так считали), прежде чем она будет введена в действие. А до тех пор перед нами стояла задача противопоставить развитию оборонительных мер противника совершенствование технического оснащения и вооружения существующих типов подводных лодок.

Командование подводного флота внесло ряд предложений по

ускорению усовершенствования разнообразных приборов и устройств, составляющих оборудование и вооружение субмарины. В докладной записке от 24 июня, впервые подчеркнув особую важность моего предложения, заключающегося в максимальном ускорении создания подводной лодки Вальтера, я также указал на необходимость улучшения оборудования и вооружения существующих лодок.

«На подводный флот работают блестящие конструкторы, судостроители и инженеры, однако в ходе этой войны выявилась слабость вооружения современных подводных лодок. Лучшее, что мы можем сегодня сделать, – это максимально улучшить имеющееся вооружение (писал я)».

Далее я перечислил различные категории оборудования, где усовершенствования особенно необходимы. Благодаря личному вмешательству главнокомандующего ВМС мои предложения были рассмотрены соответствующими техническими службами в первую очередь.

В конечном итоге на совещании у главнокомандующего ВМС в Берлине, проведенном 28 сентября, был составлен план мероприятий, который в тот же день передан Гитлеру. Я воспользовался представившейся возможностью и показал фюреру на картах, насколько за последнее время уменьшилось «свободное пространство» в центре северной части Атлантики, не обеспеченное прикрытием вражеской авиации наземного базирования. Также я постарался убедительно обрисовать, как велика стала опасность, которой подвергаются подводные лодки в связи с появлением у англичан новых локационных приборов.

Гитлер ответил, что не считает вероятным обеспечение англичанами воздушного прикрытия всего Североатлантического театра военных действий. Тем не менее он с энтузиазмом поддержал предложенные нами меры по ускорению строительства подлодки Вальтера и совершенствованию вооружения существующих типов лодок.

Направления совершенствования существующего оборудования и вооружения были следующими:

1. Задачей первостепенной важности было нахождение какой-то контрмеры против новых британских локаторов. Установка в августе «Fu MB» – поисковых приемников – уже принесла заметное облегчение. С помощью этих приборов подводные лодки могли определить, засек их вражеский радар или нет, и зачастую успевали вовремя нырнуть под воду. В результате число внезапных атак с воздуха намного уменьшилось. Комментируя появление на наших лодках этого нового прибора, Роскилл писал:

«Полученные нами временные преимущества оказались

утраченными… К октябрю наступление над заливом (Бискайским), обещавшее нам столь многое, практически остановилось» (Война на море. Т. 2. С. 205).

До тех пор британские самолеты, патрулировавшие Бискайский залив, были оборудованы 1,5-метровыми радарными установками, облучение которыми фиксировали наши приемники. Чтобы восстановить свое преимущество, англичанам следовало срочно переоснастить свою авиацию последними моделями 10-сантиметровых радарных установок, которые как раз появились. Британская бомбардировочная авиация, доселе имевшая приоритет в оборудовании новыми приборами для успешного ведения наступательных операций против Германии, была вынуждена уступить свой приоритет береговой авиации, поскольку «действия авиации против немецких подводных лодок, пересекающих Бискайский залив, стали считаться первоочередной проблемой».

Здесь, как и во многих других случаях, когда возникло противоречие между требованиями бомбардировочной авиации, ведущей наступательные действия против Германии, и береговой авиации, выполняющей оборонительные действия против немецкого подводного флота, англичане отдали предпочтение подлодкам. В стане противника именно немецкие подводные лодки считались самой страшной угрозой.

Наши поисковые приемники действовали только на небольшом расстоянии, а если противник изменял длину волны, становились бесполезными.

Во время операции против конвоя ON-122 в конце августа, которая проводилась в условиях густого тумана, немецкие подводные лодки постоянно и неожиданно обстреливались эсминцами, причем всякий раз обстрел начинался раньше, чем на подлодках удавалось установить, что они обнаружены. Поэтому нам следовало оснастить их неким устройством, которое позволило бы определить местонахождение противника и установить, обнаружена подлодка или нет.

В связи с этим командование подводного флота предложило, чтобы в дополнение к поисковому приемнику (этот прибор показывал, что противник ведет поиск), который уже был на лодках, их оснастили активным радаром (этот прибор указывал также, где находится противник). При этом капитан смог бы, в зависимости от тактической ситуации, переключаться с одного прибора на другой и таким образом решить, что делать дальше: прятаться под водой, принимать оборонительные меры или атаковать. Предложение было вполне разумным, поскольку опасность того, что наши поисковые приемники скоро станут

бесполезными, оказалась вполне реальной.

Кроме того, мы пытались как-то изолировать подводные лодки, защитить их от обнаружения на поверхности воды. Было решено продолжить эксперименты, уже начатые в этом направлении на флоте ранее.

Командование ВМС установило связи с соответствующими научными учреждениями Германии, желая получить предложения ученых по защите от обнаружения подлодок в момент их нахождения на поверхности воды. Однако наши научные деятели не смогли предложить ни одной новой, цдеи* кроме тех, разработки которых уже велись.

В первые месяцы, когда стало очевидно, что новый прибор, появившийся у англичан, представляет собой нешуточную угрозу, мой разведчик – капитан-лейтенант Ме-кель, стал главным инициатором новых разработок. Он был очень способным офицером и в дополнение к глубоким профессиональным знаниям обладал живым воображением, что, несомненно, является ценным качеством для военного.

2. Одно было совершенно очевидно: даже если мы сумеем, используя и поисковые приемники, и приборы обнаружения, оборудовать подлодки эффективной системой оповещения о противнике, случаи внезапной атаки с воздуха все равно будут иметь место и капитану всякий раз придется принимать нелегкое решение. Если он решит погружаться, а глубинные бомбы начнут взрываться во время выполнения маневра, то есть когда лодка еще не достигла безопасной глубины, скорее всего, она будет уничтожена. Если же капитан примет решение не погружаться, поскольку все равно уже поздно, и вступить в бой с самолетом с использованием палубных орудий, опять-таки более вероятно, что в этой дуэли подлодка не победит. Принять бой он должен будет в любом случае, если подлодка по какой-то причине не сможет погрузиться или ей не хватит на это времени. А значит, подводная лодка должна иметь эффективные орудия ПВО. Причем их установка – проблема довольно сложная. Когда лодка уходит под воду, орудие не убирается в отсек, а остается на месте и подвергается действию морской коррозии.

Как бы там ни было, а орудия противовоздушной обороны на подлодке должны быть заметно усилены. Для этой цели мы добавили на боевой рубке, где расположен мостик, вторую платформу, на которой разместили дополнительное 2-см орудие «С-38».

Когда «U-236» в начале сентября вернулась из похода на базу настолько изуродованной бомбами, что отремонтировать ее уже было невозможно, у нас появилась идея превратить ее в «ловушку

для самолетов». Мы предложили использовать эту лодку в качестве противовоздушного корабля в Бискайском заливе, а также корабля эскорта для подводных лодок, по какой-то причине временно не имеющих возможности погрузиться. Поэтому «U-256» отправили в док для переоборудования. Там укрепили прочный корпус, установили дополнительные орудия ПВО и обшили рубку броней, чтобы предоставить людям укрытие от огня. О боев»х деяниях этой подлодки я расскажу позже.

В качестве одной из мер по быстрому обеспечению подводных лодок эффективной зашитой против постоянно возрастающей угрозы с воздуха командование подводного флота обратилось с просьбой о выделении в свое распоряжение истребителей, имеющих большую дальность полета. Дело в том, что у «Ju-88 CIV», которые имелись на вооружении у командования ВВС Атлантики, радиус действия был крайне мал – они обеспечивали прикрытие лишь в прибрежных водах.

Мы с большим нетерпением ожидали прибытия бомбардировщиков «He-177», имевших радиус действия около 1500 миль. Эти самолеты могли оказать бесценную помощь в операциях против вражеских конвоев. Во многих случаях атака подводных лодок была невозможной без поддержки авиации, которая бы вступила в бой с воздушным эскортом.

Главнокомандующий ВМС поддержал нашу просьбу об использовании «He-177» в войне на море, и казалось, вероятность их получения была достаточно высока.

В дополнение ко всему перечисленному 3 сентября я направил главнокомандующему ВМФ очередную докладную записку, в которой предложил «в интересах дальнейшего активного ведения подводной войны способствовать созданию самолета с мощным вооружением и большим радиусом действия, чтобы оказать нам помощь в тех районах Атлантики, куда не сможет долететь «He-177».

Главнокомандующий ВМФ передал этот документ авиаторам, которые 3 октября дали следующий ответ:

«…Требование о создании самолета, способного обеспечить прикрытие подлодок с воздуха в отдаленных районах Атлантики, в настоящее время не может быть исполнено. Для этих целей потребуется самолет такого же типа, как американские бомбардировщики. Наличие такого самолета в составе ВВС является, безусловно, желательным, но в настоящий момент мы не обладаем необходимой для его постройки технической документацией».

Исследования, которые, имей мы должное стратегическое чутье, должны были выполняться в мирное время, конечно,

нельзя восполнить в разгар войны.

3. Что касается обеспечения подводных лодок эффективным оружием против эсминцев, дело обстояло не лучше. Пока не существовало приборов, способных обнаружить подводную лодку на поверхности воды, эсминец не представлял для нее слишком уж большой опасности. С лодки обычно замечали эсминец раньше, чем успевали заметить ее, поэтому командир имел достаточно времени, чтобы принять правильное решение. Однако теперь вероятность обнаружения и внезапной атаки эсминцем подлодки ночью и в условиях плохой видимости многократно возросла. В таких условиях (когда эсминец идет прямо на подводную лодку) было бы очень желательно, чтобы она имела возможность применить оружие.

Использовать в этой ситуации обычную торпеду не было смысла – очень уж неудобная цель, узкая и подвижная. Наиболее удобной стала бы акустическая торпеда, идущая на звук винтов цели и поэтому имеющая хорошие шансы на попадание, даже если выпущена по небольшой мишени или из неудобного положения. Я категорически настаивал, чтобы это оружие было как можно быстрее доработано и стало доступным.

В качестве предмета будущих исследований рассматривалась возможность применения на субмаринах ракетных установок.

Говоря о совершенствовании вооружения подводных лодок, не следовало забывать и о повышении эффективности обычных торпед. В рапорте от 24 июня я писал:

«Сегодня, по прошествии двух с половиной лет экспериментов, успехов и неудач, взрыватели наших торпед, так же как и оборудование для удержания их на глубине, менее эффективно, чем было в 1918 году… Разрушительная мощь торпед с контактными взрывателями совершенно недостаточна, что доказано многочисленными случаями необходимости использования нескольких торпед для потопления обычного небольшого сухогруза».

И действительно, с удержанием торпеды на установленной глубине по-прежнему имелись проблемы, и мы все еще использовали только контактные взрыватели.

С января до июня 1942 года нашим подводным лодкам потребовалось 816 торпед, чтобы потопить 404 судна. Появление магнитного взрывателя, с которым одной торпеды было достаточно для потопления судна, стало бы равноценным удвоению числа торпед, которые могли взять на борт подводные лодки, и определенно привело бы к увеличению числа потоплений.

Результаты, достигнутые в результате принятия

перечисленных мер, будут описаны позже. Подводники всегда верили своему командованию и не сомневались, что делается все возможное для того, чтобы боевая мощь наших субмарин совершенствовалась. Даже после трех лет войны в крайне тяжелых условиях (Атлантика – не место для увеселительных прогулок) моральный дух команд оставался высоким, люди были так же преданы своему делу, как в первые дни.

Командование подводного флота всячески старалось поддерживать боевой дух моряков. Мы очень надеялись, что планируемые усовершенствования в оснащении и вооружении наших субмарин принесут свои плоды. После появления поисковых приемников уже никто не сомневался, что поле деятельности для всякого рода усовершенствований было огромным.

В 1942 году объем потопленного подводным флотом тоннажа был так же высок, как и раньше, потери подлодок не возросли. Постоянно увеличивалось число подлодок, находящихся в эксплуатации. Иными словами, настоящее можно было счесть вполне удовлетворительным, перспективы тоже представлялись весьма неплохими. Пока я чувствовал себя уверенным, но тем не менее проблемы подводного флота в более отдаленном будущем вызвали беспокойство.

16. ДРУГИЕ СРАЖЕНИЯ С КОНВОЯМИ И ОПЕРАЦИИ В УДАЛЕННЫХ РАЙОНАХ В ОКТЯБРЕ-ДЕКАБРЕ 1942 ГОДА

Неожиданная высадка союзников в Северной Африке. – Крах немецкой разведки. – Важность обнаружения подлодками путей подвоза противника. – Мелководье. – Сложность операций в районе Гибралтара. – Я возражаю против перевода подлодок из Атлантики. – Полезность подводных танкеров. – Возобновление операций в Северной Атлантике. – Огромный успех в ноябре. – Первые столкновения между подлодками. – Конвои в районе Тринидада. – Потопления в районе Кейптауна. – Наши потери

Начиная с октября 1942 года в Атлантике постоянно находились две группы подводных лодок для проведения операций против конвоев противника. Они располагались двумя патрульными цепями: одна – на востоке района, другая – на западе. Задача восточной группы заключалась в установлении контакта с конвоями, идущими на запад, а западная группа перехватывала конвои восточного направления до того, как эти конвои входили в «зону действия подводных лодок» – район в центре Атлантики, недосягаемый для авиации наземного базирования противника.

В штабе командования подводного флота все перемещения ожидаемых конвоев тщательно наносились на карту. Только после скрупулезного анализа маршрута конвоя определялось точное положение соответствующей патрульной цепи. Обычно она находилась в районе, где прохождение конвоя ожидалось в светлое время, поскольку днем у конвоя оставалось меньше всего шансов проскользнуть незамеченным. Если же конвой замечали вечером того дня, когда его ожидали, подводные лодки патрульной цепи начинали движение в ту же сторону, куда, как предполагалось, шел конвой. На рассвете подлодки патрульной цепи разворачивались и снова начинали движение навстречу конвою, надеясь, что он снова будет обнаружен еще на стороне «отправителя», а значит, как можно меньше полезного пространства – территории, не обеспеченной воздушным

прикрытием, – будет потеряно. Свежая информация, полученная от радиоразведки, доклады с других подлодок, сообщения и погоде и, наконец, что тоже немаловажно, «шестое чувство» капитанов нередко приводили к резкому изменению положения групп подводных лодок.

В начале октября из-за жестокого шторма сорвались две операции против конвоев. Поэтому мы очень рассчитывали на то, что группа из 10 подводных лодок, занявшая 10 октября позицию к востоку от Ньюфаундленда, обнаружит идущий на восток конвой SC-104, появление которого ожидалось 11 октября. Но только днем позже ко мне поступило сообщение с одной из подлодок, занимавшей позицию на северном краю патрульной цепи, о том, что в полдень 11 октября был замечен корвет. Из-за атмосферных помех прошло более 12 часов, прежде чем была получена читаемая версия сообщения.

Я подумал, что корвет шел с ожидаемым конвоем, поэтому, несмотря на задержку, приказал всей группе на максимальной скорости следовать на северо-восток. Я понимал, что эти предположения вполне могут оказаться ошибочными и, пока мои люди будут охотиться за «дикими гусями» на северо-востоке, конвой пройдет мимо них на юго-западе. В результате сорвется еще одна операция, а время и дорогостоящее топливо будут потрачены зря.

12 октября с одной из лодок снова заметили корвет, который вывел ее прямо на конвой. Мы его все-таки достали!

К этому времени шторм утих, но волнение оставалось сильным. Подлодкам это было только выгодно, потому что при такой погоде их труднее обнаружить. В течение первых двух ночей в результате ряда виртуозных атак «U-221» (командир Тройер) потопила 7 судов, одним из которых стал танкер «Саузерн Экспресс», снабжавший топливом корабли эскорта. Остальные лодки потопили только 1 судно – такой результат не мог не разочаровать.

У наших подводников создалось впечатление, что после 14 октября эскортные группы стали намного сильнее, поэтому при хорошей видимости проникнуть через защитный экран стало почти невозможно.

В последующие дни «волчьи стаи» действовали с переменным успехом и довольно скромными результатами.

24 октября «стая» затаилась на юго-востоке от Гренландии. Здесь должен был пройти конвой на запад. 25 октября в штаб поступил перехваченный и расшифрованный сигнал противника, где было указано положение конвоя на 22 октября. Он находился в 500 милях к западу от Северного пролива и шел курсом 240°. В

тот же день с подлодки «U-606» заметили появившийся на горизонте эсминец.

Я сразу же направил группу подлодок на северо-запад, надеясь, что этот эсминец – часть эскорта конвоя. Однако конвой так и не появился. Вместо этого 26 октября в самый центр патрульной цепи вышел конвой, идущий на восток, HX-212. Этот случай отчетливо показал, насколько неопределенными бывают приметы, на которых основано планирование операций против конвоев, и как велик элемент случайности в войне на море.

В описываемом случае нам очень повезло. Подлодкам, расположенным по краям патрульной цепи, оставалось только подойти поближе. Ночью 28 октября при сильном волнении, затруднившем противнику использование радара, подлодки начали атаку. Они потопили 7 судов (51 996 тонн) и повредили восьмое (7530 тонн). Среди потопленных судов оказался танкер «Космос II» (16 699 тонн).

Для удобства оперативного управления мы стали давать группам подлодок имена. Офицеры моего штаба отдавали предпочтение не традиционным именам, а названиям хищников. В октябре 1942 года погода в Атлантике не отличалась спокойствием – постоянно штормило. Людям, вынужденным находиться в море долгие недели, а иногда и месяцы, приходилось несладко. Физическое напряжение, явившееся следствием постоянной, ни на минуту не прекращающейся болтанки, не могло не заставить подводников мечтать о спокойном отдыхе на солнечной лесной поляне, тишине, нежном теплом ветерке и воздухе, напоенном запахом трав и цветов. Чтобы продемонстрировать свое сочувствие и понимание, офицер штаба выбрал для одной из групп, отправившейся в конце октября в самый центр североатлантических штормов – в район к северо-западу от Ньюфаундленда, – кодовое имя «Фиалка». Добрые шутки вроде этой укрепляли взаимопонимание между штабными офицерами и моряками-подводниками.

30 октября с одной из подлодок, следующей в американские воды, заметили конвой SC-107, идущий вдоль южного берега Ньюфаундленда. Благодаря счастливому стечению обстоятельств мы в штабе тоже получили расшифрованную перехваченную радиограмму противника, в которой был указан курс конвоя после прохождения мыса Рейс.

В группе «Фиалка» у подлодок уже начинала ощущаться нехватка топлива, поэтому было важно дать им шанс нанести удар как можно быстрее. И мы решились на весьма рискованное предприятие. Мы предположили, что конвой будет придерживаться указанного курса, и расположили подлодки

короткой патрульной цепью поперек маршрута конвоя до границы зоны тумана, окутавшего берега Ньюфаундленда.

Если бы предположение оказалось неверным, нам бы пришлось смириться с неудачей. Но я полагал, что командир конвоя не станет менять курс, следуя в условиях густого тумана.

Нам повезло. Конвой вышел как раз в центр патрульной цепи подлодок. Вскоре после этого он повернул на восток, но к тому времени контакт уже был установлен не менее чем шестью подлодками и риск потерять его был минимальным. В течение двух ночей мы потопили 15 судов (87 818 тонн). Это очень неплохой результат, но и заплатить за него пришлось довольно дорогую цену. Две лодки были потеряны – «U-520» (командир Шварцкопф) и «U-132» (командир Фо-гельзанг). Согласно информации англичан, обе субмарины были потоплены самолетами. Мы считали, что «U-132» получила повреждения в результате взрыва торпедированного ею судна с боеприпасами.

Пока группа «Фиалка» в упорной борьбе добывала свой успех, группа «Боевой топор», направлявшаяся к Фритауну, обнаружила к западу от Канарских островов конвой SL-125. В результате боя, длившегося несколько суток, во время которого подводные лодки атаковали упорно и настойчиво, было потоплено 13 судов (85 686 тонн).

Однако этот успех стал невольной причиной упущенной возможности, причем чрезвычайно благоприятной. Капитан Роскилл по этому поводу писал:

«Печальная судьба конвоя оказала союзникам совершенно неожиданную помощь. Совсем рядом с районом, где немецкие подлодки атаковали конвой SL-125, шли первые военные конвои в Северную Африку. Не будь немецкие подводники столь заняты, они не смогли бы не обнаружить грандиозное перемещение судов и транспортов с войсками, и наверняка атаковали бы их или, по крайней мере, догадались о целях и задачах союзников. Тогда мы бы лишились столь важного в нашем деле элемента внезапности» (Война на море. Т. 2. С. 213).

Действительно, высадка союзников в этом регионе оказалась совершенно неожиданной для стран оси.

Какие события привели к высадке в Северной Африке и как получилось, что страны оси оказались застигнуты врасплох?

В ходе переговоров между США и Великобританией, имевших место до вступления американцев в войну, было решено, что в случае участия Америки основным театром военных действий останется Европа. В декабре 1941 года союзники вновь подтвердили, что их первая цель – поражение Германии и Италии, а затем уже совместные усилия будут обращены против

Японии. Второй фронт должен был появиться в Европе при поддержке американской армии. Американский план предусматривал прямое создание этого фронта из Великобритании. Однако глубокое изучение проблемы показало, что проведение такой операции станет возможным не раньше 1944 года. Одновременно представлялось важным, чтобы союзники предприняли какие-то действия уже в 1942 году, поскольку существовало опасение, что, если таковых не последует, русские могут не выстоять перед напором немцев.

Сталин уже давно упрекал лидеров стран-союзников за то, что открытие второго фронта постоянно откладывается, и в конце концов заручился их обещанием провести операцию, направленную на ослабление давления немцев на Красную армию. Поэтому в июле 1942 года союзники решили высадиться в Северной Африке. Они не сомневались, что сумеют без особого труда установить контроль над территорией и таким образом положить конец итало-германскому давлению на Ближнем Востоке, что, в свою очередь, позволит им восстановить свое положение в Средиземноморье и обеспечить нейтралитет испанских и французских колоний в Северной Африке. А уж обладая Северной Африкой, можно решать, какая следующая стратегическая операция станет логическим продолжением наступления в Европе.

Решение о высадке в Африке хранилось в строжайшем секрете.

А что думало германское командование о втором фронте после вступления Америки в войну? Эта проблема постоянно стояла на повестке дня. Угрозу западным флангам армий стран оси в Норвегии и Франции наше командование стремилось свести к минимуму созданием береговых фортификационных сооружений и укреплением оккупационных войск в этих странах. Однако предметом постоянного беспокойства верховного командования являлась возможность высадки союзников в Испании. Также возможной считалась высадка американцев в Дакаре и оккупация Западной Африки.

Наша вера во все эти возможности постоянно подкреплялась дезинформацией, активно распространяемой противником. Что же касается подготовки высадки в Северной Африке – концентрации судов, войск и грузов и т. д., – у немецкого командования не было никакой информации. В этой связи стала совершенно очевидной несостоятельность немецкой разведки, возглавляемой адмиралом Канарисом, которая, кстати, за всю войну ни разу не сообщила командованию подводного флота информацию, которая оказалась бы хоть в какой-то степени

полезной.

На протяжении всей войны командование ВМС тщательно изучало общую стратегическую ситуацию. Его мнение о возможности вторжения союзников было выражено в оперативной сводке, составленной 20 октября 1942 года, то есть за три недели до высадки в Северной Африке. В ней говорилось, что для открытия второго фронта в Европе у союзников по-прежнему нет возможностей. Далее в сводке исследовалась вероятность операций против французских владений в Северной Африке. Командование ВМС отметило увеличение количества военных и торговых судов союзников в Гибралтаре и сделало вывод о подготовке конвоя на Мальту. Однако наблюдаемые мероприятия были слишком незначительными, чтобы можно было вести речь о масштабной операции в Северной Африке. Да и французские колонии в Северной Африке имели береговые фортификационные сооружения и были оккупированы войсками правительства Виши.

Германское военно-морское командование считало, что эти силы, особенно ВМС, ненавидели англичан, в особенности после операций в Оране и Дакаре, поэтому обязательно окажут сопротивление любым попыткам англичан или американцев высадиться в Северной Африке.

«Любая атака на французскую территорию, – говорилось в сводке, – неизбежно приведет к окончательному разрыву союзников с Францией, а следовательно, к дальнейшему сближению между Германией и правительством Виши».

Военно-морское командование надеялось привлечь внимание верховного командования и вызвать интерес к сотрудничеству с французским флотом, которое позже выльется в улучшение франко-германских отношений. В штабе ВМС никто не верил в возможность высадки союзников в Северной Африке. Ситуация оценивалась следующим образом:

«Если противник придет к выводу, что в настоящий момент не имеет и еще какое-то время не будет иметь необходимых военно-морских, воздушных и наземных сил, а также средств для их транспортировки или если он не захочет подтолкнуть Францию к объединению со странами оси, его ближайшей целью станет поражение итало-германского танкового корпуса, освобождение Северной Африки от войск стран оси и наступление к тунисской границе. Таким образом он создаст стратегическую ситуацию, в которой переход Франции на сторону оси будет маловероятен. А с приобретенных в результате новых баз он начнет наступление против самого уязвимого места в рядах стран оси – Италии».

С другой стороны, оккупация Дакара была, по мнению нашего

военно-морского командования, весьма вероятной, несмотря на то что неизбежно последующее вслед за этим сближение Франции и Германии вроде бы говорило против такого политического решения.

Из приведенного обзора совершенно очевидно, что у нас не было информации относительно места предстоящей высадки противника. Также ясны преимущества, которыми обладала страна, господствовавшая на море, что позволяло ей атаковать длинную береговую линию противоборствующей стороны на континенте в любом месте. В такой ситуации инициатива всегда принадлежит морской державе. Единственный способ, который имеется в распоряжении континентальной державы, противостоять опасности вторжения – это иметь сильные оборонительные сооружения вдоль всего протяжение береговой линии. А если такой возможности нет? Такая континентальная держава всегда пребывает в опасности быть принужденной подчиниться ситуации, созданной по инициативе противоборствующей морской державы. Кстати, контрудары обычно оказываются запоздавшими.

В этих обстоятельствах наше военно-морское командование, здраво оценивая имеющиеся в его распоряжении силы, не имело выбора. Единственным оружием, способным повлиять на ситуацию в случае вторжения союзников в Западную или Северную Африку, был подводный флот. При благоприятных условиях подводные лодки могли затруднить и задержать действия противника, но никак не могли помешать выполнению его намерений.

Ввиду отсутствия конкретной информации, касающейся времени и места предстоящей высадки, а также учитывая большую возможность выбора при столь протяженной береговой линии, произвести предварительную перегруппировку и концентрацию подводных лодок было невозможно. Представлялось очевидным одно: любые наши действия в этом направлении неизбежно скажутся на наших возможностях в войне против торговых судов в Северной Атлантике.

А за это противник нам только скажет спасибо, поскольку все его ресурсы (корабли эскорта, транспорты) будут мобилизованы для высадки.

Кроме того, всегда существовала опасность, учитывая противоречивые сообщения нашей разведки, вызванные хорошо поставленной дезинформацией противника, что подводные лодки будут сконцентрированы не там, где надо, или же в нужном месте, но не в нужное время.

Поэтому военно-морское командование пока не

предпринимало никаких шагов по переброске подводного флота для принятия оборонительных мер против предстоящей высадки. Единственный приказ, который мы получили: отправить 4 лодки в Средиземноморье, чтобы восполнить потери.

8 ноября в 6.30 мне сообщили по телефону, что американцы высадились на побережье Марокко. Не ожидая дальнейших инструкций, я немедленно отправил все подводные лодки, находившиеся между Бискайским заливом и островами Кабо-Верде и имевшие достаточно топлива, к побережью Марокко. Несколько позже были прерваны операции в Атлантике, а участвовавшие в них подлодки получили приказ следовать к Гибралтару. Я оценивал ситуацию следующим образом:

«Высадка на побережье Алжира и Марокко, бесспорно, является частью широкомасштабного вторжения, для поддержки которого противнику потребуется постоянный поток продовольствия, оружия, боеприпасов и подкрепления. Подлодки прибудут слишком поздно, чтобы помешать первичной высадке, – самые первые будут на месте не ранее 9-11 ноября. Однако они смогут действовать с большой эффективностью против последующих высадок, а также против линий подвоза. Тем не менее перспективы успеха не следует переоценивать. Работа подводников будет крайне затруднена прибрежным мелководьем. Но исключительная важность поставленной задачи стоит прилагаемых усилий».

Как мы и ожидали, прибыв к марокканскому побережью 11 сентября, наши подлодки столкнулись с очень сильной обороной. Транспорты, с которых высаживались войска, были окружены кольцом кораблей эскорта, оборудованных радарами. Работали и береговые радарные станции. Воздушное патрулирование также было сильным и постоянным.

Мелководье – глубина здесь даже в 20-30 милях от берега не превышала 300 футов – было серьезным препятствием для подводных лодок. Вечером 11 ноября «U-173» (командир Швейхель), подвергшись большому риску, проникла через защитный кордон, защищавший американские транспорты на рейде Федалы. Было выпущено три торпеды, которые попали в цель, но увидеть результат возможность не представилась. По сведениям американцев, были повреждены транспорт, танкер и эсминец «Хэмблтон».

«U-150» (командир Хальс) прибыла к марокканскому берегу в тот же день. Но во время следования по поверхности воды подлодка была обнаружена радаром и не смогла проникнуть на рейд Федалы. На следующий день Хальс предпринял еще одну попытку проникнуть на рейд с северо-востока, следуя в

погруженном состоянии и держась как можно ближе к берегу. Результаты своей авантюры Хальс описал так:

«12 ноября, 13.21. 20 миль к северу от Федалы. Намерен идти к берегу до достижения глубины 15 саженей, далее вдоль берега на этой глубине до рейда Федалы и атаковать. Думаю, что противник не ожидает появления подлодки так близко к берегу.

14.40. Задел дно. Глубина 70 футов…

16.00. Вижу примерно 20 судов, стоящих на рейде. На южном конце – авианосец, ближе к берегу крейсер с мачтой в форме треноги и два танкера. Остальные суда – большие сухогрузы и транспорты для перевозки войск. К западу – несколько кораблей эскорта. Следую с большой осторожностью ввиду совершенно гладкой поверхности моря. Перископ использую лишь на несколько секунд для обзора. Принял решение идти к ближайшим судам.

18.28-18.33. Выпустил 4 торпеды из носовых труб, развернулся, выпустил торпеду из 6-й кормовой трубы. 5-я труба вышла из строя. Отмечены попадания в грузовые суда. Наблюдаю взрывы, облака густого дыма. (Судя по информации американцев, были потоплены транспорты «Эварт Рутлеге», «Хью Л. Скотт» и «Таскер Х. Блисс».) Поскольку я предполагал, что противник будет ожидать моего отхода в западном или северо-западном направлении, иными словами, туда, где большие глубины, продолжил движение на северо-восток вдоль 10-саженевой изобаты. Трудностей не было».

Подлодки, прибывшие позже, столкнулись с куда более тяжелыми условиями. Когда «U-509» (командир Вольф) пыталась проникнуть на рейд Касабланки, под ее кормой взорвалась мина. Получив серьезные повреждения, подлодка вернулась на базу. Другие подлодки по прибытии обнаружили рейд пустым. Американцы уже очистили гавани и использовали их.

Из оставшихся лодок, сконцентрированных в районе Гибралтара, 6 единиц отправились в Средиземное море, остальные заняли позиции к западу от пролива. Капитан-лейтенант Хенке («U-515») так описывает события, происходившие в ночь с 12 на 13 ноября: «19.15. Следую по поверхности. Заметил соединение кораблей – 2 крейсера типа' «Бирмингем» и «Фробишер» в сопровождении 3 эсминцев класса К. Следуют на восток; скорость 15 узлов. Шел на полной скорости в течение пяти часов, чтобы выйти на позицию перед кораблями. Эсминцы несколько раз заставляли погружаться. Случайная радиолокация на 139 см.

00.15. Атаковал крейсер класса «Бирмингем». Произвел залп четырьмя торпедами. Одна торпеда выскочила на поверхность,

вторая сбилась с курса. Третья попала в борт крейсера в районе машинного отделения спустя 70 секунд после залпа. Корабль остался на плаву, лежит в дрейфе с застопоренными машинами под охраной эсминцев. Другие корабли ушли на высокой скорости в восточном направлении.

Часом позже сумел проникнуть через защитный экран. Выпустил две торпеды. Первая попала в район миделя. Корабль неподвижен, имеет сильный крен на правый борт.

2.01. Попадание в корму одного из эсминцев. Сильный взрыв поднял в небо гигантские столбы воды. За кормой эсминца взрываются глубинные бомбы.

2.06. Отмечено еще одно попадание в крейсер, но он не тонет. Подвергся преследованию эсминца, стреляющего осветительными снарядами. Неполадки с рулевым управлением. Вынужден погрузиться. На глубине между 350 и 500 футов атакован глубинными бомбами. Перезагрузил трубы.

4.30. Всплыл. Поврежденный крейсер низко сидит в воде, один из эсминцев медленно буксирует его кормой вперед. Обстрелян палубными орудиями эсминца и крейсера. Срочно погрузился. Большое количество глубинных бомб. Отмечена работа асдиков.

6.15. Всплыл. Крейсер на плаву. Обстрелян эсминцем.

6.50. Залп из 1-й и 2-й труб. Отмечено одно попадание. Нырнул. Атакован глубинными бомбами. Успешно применил Болде (немецкое устройство для обмана асдиков).

На следующий день слышал много взрывов глубинных бомб. С перископной глубины наблюдал авиацию и группу морских охотников».

Настойчивость и целеустремленность, с которой Хенке старался потопить противника, заслуживают самой высокой оценки. Судно, которое он в конце концов потопил, на самом деле было не крейсером, а британской плавбазой «Хек-ла». Поврежденный эсминец назывался «Марн».

А тем временем количество немецких подлодок к западу от Гибралтарского пролива еще более увеличилось. Они заняли позиции, расположившись в шахматном порядке. Как и в декабре 1941 года, весь день они оставались под водой. Но сейчас, после появления радара, стало ясно, что и ночью их свобода действий во многом ограничена.

Ночью 4 ноября капитан-лейтенант Пининг («U-155»), следуя к своей «клетке шахматной доски», обнаружил подразделение транспортов в сопровождении эсминцев. По чистой случайности подлодка оказалась в самой гуще транспортов. Совершенно неожиданно со всех сторон от субмарины вспыхнули прожектора

– их лучи шарили по черной воде совсем рядом. Через несколько минут послышались взрывы глубинных бомб. Очевидно, впереди была обнаружена еще одна подлодка. Одновременно транспорты резко изменили курс, и Пингингу пришлось стрелять с большого расстояния.

Опустошив торпедные трубы, «U-155» немедленно погрузилась, поскольку ее атаковали эсминцы. Но команда отчетливо слышала три взрыва, о чем и было доложено в штаб. Позже выяснилось, что «U-155» потопила эскортный авианосец «Авенджер» и транспорт «Этрик» (11 272 тонны), а также повредила еще один транспорт.

Другая подлодка, «U-413» (командир Пёль), по пути к Гибралтару потопила транспорт «Уорвик Касл» (20 170 тонн). В то время ходило множество неподтвержденных слухов, но только после окончания войны мы узнали о потере авианосца – союзники умели скрывать свои проблемы.

Транспортные условия в Гибралтаре остались такими же, как в 1941 году. Там проходило много конвоев, но теперь они были настолько хорошо защищены, что немецким подлодкам не удавалось найти брешь и атаковать. Даже наоборот, субмарины были вынуждены почти все время оставаться под водой и зачастую даже не имели возможности всплыть на срок достаточно длительный, чтобы зарядить батареи. При попытке внести достойный вклад в противодействие высадке союзников, атакуя пути подвоза к западу от Гибралтара, были потеряны 2 лодки – «U-98» (командир Айхман) и «U-173» (командир Швейхель). Еще 4 подлодки были серьезно повреждены и вернулись на базу.

Я перебросил гибралтарскую группу дальше на запад, в менее охраняемые воды, хотя и понимал, что тем самым уменьшаю для них оперативную зону.

На западном краю этого морского района одна из наших подводных лодок потопила 2 судна из конвоя, идущего в Гибралтар. Зато другие подлодки, занимавшие исключительно удобную для атаки позицию перед конвоем, были загнаны эсминцами под воду и так и не смогли принять участие в операции. В прибрежных водах, подобных гибралтарским, подводные лодки существующего типа, имеющие низкую скорость хода под водой и вынужденные всплывать для зарядки батарей, не имели возможности выполнить поставленные перед ними задачи.

Поэтому я относился к использованию подлодок в районе Гибралтара с таким же неодобрением, как и в 1941 году. Здесь слишком низка вероятность успеха при неизбежных высоких потерях. А в это же самое время в других районах Атлантики не

используются исключительно благоприятные возможности. Не приходилось сомневаться, что буквально во всех остальных районах Атлантики условия для действий подлодок на редкость благоприятны, поскольку противник сосредоточил все имеющиеся в его распоряжении силы эскорта для защиты североафриканской высадки. Я не считал, что продолжение операций подводного флота в районе Гибралтара оправданно, и не был согласен с мнением военно-морского командования, что резкое падение количества потопленного тоннажа в Атлантике будет компенсировано потоплением судов с ценными грузами, идущих в Средиземноморье.

Поэтому, получив 16 ноября приказ возместить потери подводного флота в Средиземноморье, переведя туда часть подлодок из Атлантики, и обеспечить постоянное нахождение к западу от Гибралтара и в районе Марокко 20 подводных лодок, я решил изложить свое мнение письменно и представить его командованию. Сделал я это 18 ноября:

«Командование подводного флота считает, что сравнительно высокие результаты, достигнутые вначале, при определенных обстоятельствах, когда противник только начал наступление, нельзя рассматривать как показатель, оправдывающий необходимость продолжения операций подводного флота против африканских конвоев союзников. Такой курс имеет минимальные шансы на успех, за который, даже в случае его достижения, придется очень дорого заплатить, и не может оказать решающего влияния на проведение операций противником.

Зато такое применение подлодок воистину катастрофа-. '?/.:' мески повлияет на ход войны против торгового судоходства в Атлантике, которую командование подводного флота всегда рассматривало и сейчас рассматривает как свою основную задачу. Именно война против торговых судов противника может стать реальным вкладом подводного флота в дело нашей победы. Это отлично понимает противник, поэтому уделяет неусыпное внимание битве за Атлантику.

Как уже было сказано, командование подводного флота уверено, что высокие результаты, достигнутые в Атлантике, являются прямым следствием операций противника в Северной Африке. Если объем потопленного тоннажа союзников в Атлантике снизится, а это непременно произойдет, если часть подводного флота будет переведена к Гибралтару и в Средиземноморье, в первую очередь нас за это поблагодарит именно противник, поскольку подобный курс может привести вовсе не к ослаблению, а к укреплению позиций врага.

Командование подводного флота убеждено, что это вопрос

первостепенной важности. Основные силы подводного флота должны оставаться в Северной Атлантике и наносить удары там. Так мы сможем внести самый весомый вклад в общее дело. Сложившиеся в настоящее время в Северной Атлантике благоприятные для нашей деятельности возможности следует использовать полностью, не отвлекаясь на другие цели.

В свете изложенного командование подводного флота просит пересмотреть вышеупомянутые приказы».

Однако военно-морское командование не приняло мою точку зрения. Мне было отказано в переводе всех подводных лодок из района Гибралтара в Атлантику, но 23 ноября я получил разрешение уменьшить их численность до 12 единиц. Еще 4 подлодки должны были отправиться в Средиземное море.

Мне очень хотелось все-таки вывести 12 подлодок из опасного района к западу от Гибралтара, поэтому я предложил командованию этими силами атаковать американские конвои в открытом море, к западу от Азорских островов:

«Если нам не удастся обнаружить конвой, придется признать поражение. Но даже если мы сможем установить контакт только с одним конвоем, все равно успех может быть достигнут больший, чем во всех предыдущих операциях».

Командование ответило согласием. Я отдал приказ всем подлодкам следовать в западном направлении и занять позиции вдоль 40-го меридиана. В этом районе 4 декабря было потоплено 4 судна, следовавшие в Гибралтар, в том числе транспорт с войсками «Керамик». Подлодки не смогли установить контакт ни с одним из гибралтарских конвоев – позже оказалось, что все они шли значительно южнее, через район, находящийся вне радиуса действий наших лодок.

Когда 23 декабря эти подводные лодки вернулись на базы для получения топлива и припасов, командование ВМС отменило предыдущие приказы, касающиеся нападения на вражеские суда в Средиземном море, и деятельности немецких подводных лодок против североафриканских конвоев союзников был положен конец.

8 ноября, после начала высадки в Марокко, я отправил все подлодки, имевшие достаточно топлива, из Атлантики в этот новый для нас район. Те субмарины, у которых топлива не хватило, чтобы добраться до марокканского побережья, остались в Северной Атлантике, объединились в одну «волчью стаю» и совершили успешное нападение на конвой ONS-144. В ходе этого сражения было потоплено 5 судов (25 396 тонн) и корвет «Монтбретия». Потерь среди подлодок не было, но у них оставалось настолько мало топлива, что его не хватило бы на

преследование конвоя даже в течение одних суток. Поэтому я приказал лодкам рассеяться и в дальнейшем действовать независимо, что они и сделали, причем не без успеха, потопив несколько идущих в одиночку судов к востоку от Ньюфаундленда.

Эти лодки составляли все мои силы в северной части Атлантики. Они продолжали действовать независимо до тех пор, пока топливо и припасы не подошли к концу. На сигналы, информирующие о том, что топливо и запасы на исходе, получаемые от разных капитанов до начала атаки на конвой ONS-144, я неизменно отвечал: «Командование подводного флота не даст вам голодать».

Как это часто случается в жизни, судьба решила отвернуться от меня. Впервые за все время своей военной карьеры я пообещал больше, чем смог выполнить. Когда подлодки израсходовали все торпеды, я направил их в точку, расположенную в 500 милях к северо-западу от Азорских островов, где их с 21 ноября должна была ждать субмарина «U-460» капитан-лейтенанта Шноора.

Другие лодки, действовавшие в американских водах, тоже вышли в точку встречи с этой субмариной, так что в конечном счете вокруг «дойной коровы» собралось девять подводных лодок, которым следовало срочно пополнить запасы топлива и боеприпасов. Как только они собрались, неожиданно испортилась погода, причем шторм был настолько яростным, что ни о какой дозаправке не могло быть и речи. Подлодки, у которых в танках оставалось всего лишь несколько галлонов топлива, беспомощно дрейфовали в бушующем море. Те же, у которых топлива было чуть больше, были вынуждены отключить освещение и прекратить пользование всеми электроприборами. О горячей пище также пришлось забыть. В лодках не хватало топлива даже для подзарядки батарей, так что в случае обнаружения их противником они оказались бы полностью в его власти. Хуже того: шторм разбросал их довольно далеко друг от друга, поэтому, чтобы снова собраться, им пришлось использовать радиосвязь, что еще более увеличило опасность обнаружения противником. Непогода бушевала несколько дней, но затем все-таки сменила гнев на милость. Море успокоилось, операция дозаправки была выполнена, и лодки благополучно достигли бискайских баз. С моих плеч словно упал тяжелый камень. Но я получил хороший урок – никогда нельзя доводить до последнего.

Подводные танкеры, впервые появившиеся в апреле 1942 года, очень быстро доказали свою полезность. С их помощью мы смогли «переместить» свои базы из Бискайского залива в западном направлении на 1000-2000 миль. Для противника не была тайной наша новая система получения подводными

лодками топлива в море, и он делал все возможное для обнаружения и уничтожения подводных танкеров. По этой причине командование подводного флота всегда самым тщательным образом выбирало точки встречи, стараясь найти самые спокойные уголки Атлантики, куда почти никогда не заходили суда. Пока нам везло.

После того как командование ВМС санкционировало снижение числа подводных лодок в районе Гибралтара до 12 единиц, мы получили возможность возобновить операции против североатлантических конвоев силами тех лодок, которые оставались на базах. Мы запланировали перехват конвоя в Великобританию, который должен был достичь 45-го меридиана 4 декабря. Вдоль этого меридиана и расположились подводные лодки.

Одна из них, «U-524» (командир барон фон Штейнекер), была оборудована специальным приемным устройством, с помощью которого можно было перехватывать радиопереговоры на УКВ. В 18.00 действительно были получены какие-то сообщения на английском языке. Мы не знали радиуса действия нашего приемника, поэтому даже не могли предположить, где находятся источники сигналов, а также исходят они от судов конвоя, который уже должен находиться где-то поблизости, или от кого-то другого.

Мы предположили, что все же сигналы идут от долгожданного конвоя, и решили принять соответствующие меры. Группа лодок получила приказ на полной скорости двигаться в северо-восточном направлении, и спустя двое суток конвой действительно был обнаружен.

Другая группа, находившаяся восточнее, тоже была направлена к цели. Всего к операции были подготовлены 22 подводные лодки.

В ночь первой атаки мы с нетерпением ожидали сообщений. Время шло, и я начал нервничать. В течение короткого промежутка времени на моем командном пункте было получено 11 сообщений на английском языке от воздушного'эскорта конвоя с докладами об обнаружении подлодок. Воздушное прикрытие этого конвоя было удивительно сильным даже в ночные часы.

Последнее позже подтвердилось, и наши подлодки достигли весьма скромных результатов. Мы получили доклады

0 потоплении 6 судов и торпедировании еще 3, а также

1 эсминца. И хотя мы не потеряли в этой операции ни одной подлодки, произошел прискорбный случай – одна подводная лодка протаранила другую. Такое в моей практике случилось впервые.

Когда подлодки использовали тактику «волчьей стаи», конечно, существовала опасность столкновения. Это представлялось совершенно очевидным еще в мирное время, но мы считали такой риск приемлемым, учитывая многочисленные преимущества, даваемые этой тактикой. Благодаря бдительности капитанов и вахтенных в процессе неоднократно проводимых нами начиная с 1935 года учений ни одного столкновения отмечено не было. Потеря подводной лодки «U-18» произошла по другой причине: атакуя с перископной глубины, она была протаранена эсминцем.

Во время войны тоже пока не было случаев столкновения подводных лодок, и это несмотря на тот факт, что в неспокойных водах Атлантики намного труднее заметить боевую рубку другой подлодки; к тому же во время войны вахтенные на мостике сосредоточивают все свое внимание на противнике. Участвуя в операциях против конвоев, подводные лодки нередко были очень близки к столкновениям, но все-таки избегали их. На этот раз судьба распорядилась иначе. Капитан подводной лодки «U-221» капитан-лейтенант Тройер, один из наших лучших капитанов, описал случившееся следующим образом:

«На высокой скорости преследовал конвой. 21.34. Ночь темная, волнение 5 баллов, периодически налетают дождевые заряды. Справа по борту сквозь пелену дождя заметил немецкую подводную лодку. Сделал попытку уклониться от столкновения, но не сумел избежать удара по кормовой части прочного корпуса. Столкновение для нас не слишком серьезное.

Другая подлодка осталась на плаву, но осела в воде. Заметили свет карманных фонариков, людей в спасательных жилетах – около 30 человек. Включили прожектора, предупредили людей о необходимости соблюдать спокойствие. Услышали крики о помощи. Попытались оказать помощь, используя пистолеты Зандера и бросательные концы. Неудачно – мешает волнение. Несколько матросов, привязавшись к спасательным леерам, спрыгнули за борт, но не смогли ничего сделать. Только один старшина и три матроса сумели ухватить тросы и были вытащены на борт. Пострадала лодка «U-254». Мы не прекращали попытки спасти людей в течение двух часов, постоянно используя прожектора. Затем к востоку от нас мы увидели два осветительных снаряда, и появилось судно».

Трагическая потеря «U-254», ее прекрасного капитана Гилардоне и почти всей команды стала горьким ударом для всех нас. И тем не менее подводные лодки должны были продолжать действовать совместно. Получив сообщение о случившемся от «U-221», я внес следующую запись в журнал боевых действий:

«28 декабря. Впервые за все время наших совместных операций против вражеских конвоев произошло столкновение двух немецких подводных лодок, в результате которого одна лодка была потеряна. Насколько нам известно, трагический инцидент произошел темной ночью при сильном волнении, думаю, что вины капитана погибшей лодки в случившемся нет. Учитывая, что в атаках на конвои участвует довольно много подлодок, рано или поздно нечто подобное должно было произойти. Мы изучили вопрос и пришли к выводу, что из соображений безопасности в операции не должно участвовать больше 13-15 подводных лодок. Однако накладывать какие бы то ни было ограничения – относительно времени, места или числа участников – при такой сложной операции, как атака на конвой, было бы неправильным, даже если это сделано, чтобы снизить риск столкновения. В такой операции следует использовать каждую представившуюся возможность атаковать. Ведь с самого начала обучения подводникам вбивают в головы основной принцип успеха: выходи на атакующую позицию как можно быстрее, начинай атаку как можно скорее, используй все возможности как можно полнее».

В середине декабря погода настолько испортилась, что удалось потопить только несколько небольших торговых судов и эсминец «Файердрейк». Лишь в самом конце месяца нам представился случай провести еще одну успешную операцию в Северной Атлантике.

26 декабря был замечен конвой, идущий курсом на запад. 27 декабря к нему подошли немецкие лодки и ночью потопили 4 судна. На следующий день на море опустился туман. Тем не менее одна из лодок, «U-260» (командир Пуркгольд), сумела удержать контакт с конвоем, в результате, несмотря на неблагоприятные погодные условия, другие лодки тоже смогли приблизиться. Вечером, когда туман неожиданно рассеялся, подводные лодки оказались совсем рядом с колоннами судов. Ночью началась атака. Корабли эскорта не успели прийти на помощь своим судам вовремя. В результате 13 судов (67 437 тонн) было потоплено и еще 1 (7087 тонн) повреждено. Это был неплохой новогодний подарок всем нам.

В качестве завершения обзора очередного, пятого этапа битвы за Атлантику будет уместно рассказать о событиях, имевших место с октября по декабрь 1942 года в других оперативных зонах.

В американских водах в начале года мы действовали в непосредственной близости от побережья. Столкнувшись со значительно укрепившейся обороной, мы переместились в

Карибский регион, затем, не добившись там высоких результатов, сосредоточили свои усилия в его восточной части, в районе к югу и востоку от Тринидада.

В сентябре подлодки в районе Тринидада действовали особенно успешно. Я был уверен, что потери, понесенные здесь союзниками, настолько велики, что они пойдут на все, чтобы обезопасить этот жизненно важный для их судоходства регион от немецких подлодок. Поэтому я считал, что держать их там и дальше – в октябре – не имеет смысла. Впоследствии выяснилось, что я ошибался. Эскорт и воздушное прикрытие были усилены, но у противника отсутствовал опыт обнаружения подводных лодок на поверхности воды, и результаты оказались неплохими.

С нашей точки зрения, наиболее важным фактором было то, что в этих водах конвойная система еще не прижилась. Судоходство представляло собой поток отдельных судов, шедших нерегулярно, но по определенным маршрутам, которых придерживались даже после получения сигнала SOS с атакованных судов, когда уже всем без исключения было ясно, что маршрут обнаружен немецкими подводными лодками. В октябре мы использовали прежнюю тактику: обнаружив «золотую мину», атаковали ее как можно быстрее силами всех находящихся поблизости подлодок. Так мы действовали на судоходных путях в эстуарии Ориноко, затем в открытом море в 300-400 милях от берега и, в конце концов, в районе к западу от Тринидада.

В каждом случае операция оказывалась вполне достойной наших усилий. За период с 1 октября по 7 ноября немецкие подводные лодки в указанных районах потопили 25 судов. Подлодка «U-512» (командир Вольфганг) была уничтожена самолетом, еще несколько получили более или менее серьезные повреждения. Подлодка «U-505» подверглась внезапному нападению низко летящего самолета и спаслась лишь по счастливой случайности. Первая бомба попала прямо в кормовое 3,7-см орудие и взорвалась при контакте. Лодка получила серьезные повреждения, но самолет, летевший очень низко, после взрыва тоже рухнул в воду. Субмарине, которую больше никто не преследовал, удалось уйти, устранить самые серьезные повреждения и «дохромать» до базы в Бискайском заливе.

В конце октября результативность действий подлодок в районе восточнее Тринидада начала уменьшаться. Суда стали объединяться в конвои. Они шли с юга мимо Фритауна в Тринидад. В этих водах воздушное патрулирование было очень сильным, да и обнаружить конвои было трудно.

1 октября к Фритауну прибыла группа подлодок. Они расположились в двух секторах, граница между которыми

проходила через сам Фритаун. В пределах своих секторов подводные лодки имели полную свободу действий и не мешали друг другу.

Первым делом нам следовало определить, как теперь организовано судоходство в этом морском районе. Руководствуясь предыдущим опытом, командование имело все основания надеяться, что работа здесь окажется весьма плодотворной. Капитан-лейтенант Кремер, командир «U-333», отлично показавший себя в американских водах, проник в пределах своего сектора почти к самому Фритауну, чтобы произвести разведку порядка движения транспорта. Во время этого весьма опасного мероприятия он заодно приобрел и совсем другой опыт, в очередной раз убедившись, сколь непредсказуема жизнь на субмарине. В его журнале боевых действий содержится следующая запись:

«6.10.42. 4.00. 70 миль к западу от Фритауна. Ночь темная, видимость плохая, дождь. Намерение – подойти как можно ближе к Фритауну. 5.26. Прошел изобату 100 саженей. Незадолго до 6.00 покинул мостик для проверки точности навигации и измерений глубин. Сразу после этого раздался крик: «Капитана на мостик!» В 500 ярдах справа по борту увидел корвет, идущий на полной скорости прямо на нас. Срочное погружение в сложившихся обстоятельствах было невозможно – корвет протаранил бы нас во время выполнения маневра.

Когда я вышел на мостик, корвет как раз открыл огонь из палубных орудий. Я круто отвернул вправо и приказал прибавить скорости. На мостике все были ранены. Старший помощник был ранен в шею, я – в руку. Взрывной волной очередного снаряда нас сбросило внутрь боевой рубки, но мы сразу же вернулись на мостик. После повторного ранения старшего помощника я приказал ему спуститься вниз. Затем я отправил вниз всех раненых с мостика, помогая людям здоровой рукой.

Огонь с корвета продолжался. Предприняв очередной маневр, я с трудом избежал тарана. После этого я отдал приказ приготовиться покинуть корабль. Меня снова ранило, на этот раз в голову, да еще и сбросило в рубку. С трудом вернувшись на мостик, я получил осколок в грудь. Корвет повторял все движения подлодки, явно намереваясь идти на таран.

Я очень ослабел от потери крови, к тому же мог видеть только одним глазом – второй был залит кровью, возможно, поэтому и решился на отчаянный поступок – попробовать спасти лодку, скрывшись под водой. В тот момент, когда корвет вплотную приблизился для тарана, я приказал переложить руль до упора вправо и таким образом ушел от столкновения –

последовало лишь легкое касание двух кораблей. На протяжении 1000 ярдов я двигался почти перпендикулярно курсу корвета, после чего приказал нырять. Корвет не смог быстро изменить курс и протаранить нас во время погружения. Возможно, его капитан посчитал, что наша лодка тонет, поскольку наш мостик больше всего напоминал решето, и вполне можно было предположить, что живых там не осталось. Лодка приняла много воды и легла на дно на глубине 300 футов.

Мы сумели остановить течи и частично откачать воду, затем продули танки и через некоторое время подняли лодку со дна. А с корвета тем временем сбрасывали глубинные бомбы.

Было еще темно, главный насос не работал, поэтому мы не смогли полностью откачать воду, пока были под водой. К тому же мы находились в постоянной опасности из-за глубинных бомб. Рассвет должен был наступить не раньше чем через три четверти часа, я решил воспользоваться этим, всплыть и попытаться уйти по поверхности. Корвет устремился в погоню, причем осветительные снаряды там явно не экономили».

Капитан и старший помощник получили тяжелые ранения. Подлодка была направлена в точку встречи с «U-107» (командир Гелхауз). На борту «U-107» находился один из будущих капитанов – молодой офицер, который, прежде чем получить под командование собственный корабль, вышел в боевой поход под руководством опытного командира. Именно он принял командование «U-333» и благополучно привел подлодку на базу.

Результаты, достигнутые к тому времени в районе Фритауна, были далеки от ожидаемых. 31 октября 1942 года я записал в своем боевом дневнике:

«Самое удивительное заключается в том, что мы получили множество сообщений от наших агентов, утверждавших, будто поток судов с войсками и грузами в направлении Фритауна весьма и весьма напряженный, так же как и в Ливию после ее оккупации Соединенными Штатами. Полагаю, что англичане наконец сумели организовать фритаунский поток в конвои – они непременно должны были это сделать после понесенных в июле 1942 года потерь. Задача установления контакта с конвоями в районе Фритауна стала чрезвычайно тяжелой из-за постоянного присутствия морских и воздушных патрулей. А если к тому же учесть мелководье и по большей части совершенно спокойное море, понятно, почему подводные лодки не имели возможности приблизиться к порту».

Сейчас я пришел к выводу, что сообщения наших агентов основывались на дезинформации, активно распространяемой

союзниками с целью отвлечь наше внимание от североафриканских операций. Должен признать, им это удалось.

Мне очень хотелось установить судоходный маршрут между Фритауном и Тринидадом. Эту задачу я поставил перед подводными лодками, работавшими в районе Фритауна, а также перед подлодками, находившимися на переходе после операций у мыса Доброй Надежды между бразильским побережьем и точкой в 400 милях к западу от Сент-Пол-Рокса. В декабре было потоплено 7 судов.

Еще 2 подлодки были направлены в устье реки Конго. Но они не обнаружили никаких признаков напряженного судопотока, который, по нашим расчетам, должен был существовать в том районе. Единственный результат был достигнут капитан-лейтенантом Ахиллесом («U-161»), героем Порт-оф-Спейн и порта Кастри, который торпедировал крейсер «Феба». Сам Ахиллес доложил, что потопил эсминец класса «Балч» – еще одно доказательство, как трудно в горячке боя точно определить тип вражеского судна по силуэту.

Вторая из двух лодок в устье Конго, «U-126» (командир Бауэр), была повреждена глубинными бомбами в процессе атаки из подводного положения. В лодку начала поступать вода – она стала медленно тонуть. Только продув танки и максимально увеличив скорость, капитан сумел остановить погружение. Это произошло на глубине около 750 футов. Это была максимальная глубина, на которую когда-либо погружались подлодки типа IXC без повреждения прочного корпуса под давлением воды 336 фунтов на квадратный дюйм. Когда после наступления темноты лодка всплыла, ее батареи были мертвы, а сжатый воздух израсходован полностью. Иначе говоря, погрузиться она не могла. Что при этом думал капитан?

«20.57. Всплыли. Вижу эсминец в 600 ярдах со стороны кормы, удаляющийся от нас на небольшой скорости. Имея только один исправный дизель, я постарался как можно быстрее уйти из опасного района. Дневной результат оказался плачевным, но мы приобрели абсолютную уверенность в надежности нашего корабля, да и боевой дух экипажа оказался на высоте, что тоже немаловажно».

14 сентября подлодки из группы «Белый медведь» собирались на месте гибели «Лаконии». Согласно сообщениям агентов на рейде Кейптауна всегда находилось до 50 судов. По разработанному нами плану 2 подлодки должны были внезапно их атаковать, остальные вступали в дело позже.

Получая топливо в Южной Атлантике, капитан-лейтенанты Мертен («U-68») и Эмерман («U-172») обговорили все

необходимые детали. Однако, добравшись до кейптаунского рейда, они обнаружили его пустым. Они доложили об этом в штаб и, учитывая, что внезапной атаки все равно не получилось, запросили разрешения всем лодкам принять участие в операции. В результате 13 судов в районе Кейптауна было потоплено.

Одновременно с прибытием группы «Белый медведь», состоящей из подлодок типа IXC, в район Кейптауна, туда же подошла первая из новых лодок типа IXD2, имеющая большую дальность плавания. Это была «U-179» (командир Собе). Имея более высокую скорость хода, она догнала группу «Белый медведь». В первой же атаке Собе потопил судно, но в тот же день его лодка была уничтожена эсминцем «Актив». Это была единственная лодка, потерянная в этом районе вплоть до лета 1943 года.

Во второй половине октября, когда группа «Белый медведь» вернулась на базу и их место вблизи Кейптауна заняли 3 новые лодки с большой дальностью плавания, мы не упускали из виду этот район.

Операции здесь оказались успешными. В октябре мы потопили там 27 судов (161 121 тонна), «многие из которых везли ценные военные грузы» (Роскилл. Война на море. Т. 2.

С. 269). Также противник потерял несколько транспортов для перевозки войск. 9 октября затонул «Оронсей» (20 043 тонны), а 10 декабря – «Оркадес» (23 456 тонн). К северу от острова Асенсьон был торпедирован и потоплен транспорт «Дачесс оф Атолл» (20 119 тонн). «Потеря этих замечательных судов была крайне прискорбна, поскольку ее невозможно было возместить во время войны» (Роскилл. Война на море. Т. 2. С. 270). У нас были основания испытывать чувство удовлетворения. Три новые лодки, прибывшие в Кейптаун, как я уже говорил, имели значительную дальность плавания и смогли расширить оперативную зону до Индийского океана. Они добрались до самого Лоренсу-Маркиша, где в конце года потопили около 20 судов.

«Набег, совершенный немецкими подводными лодками, оказался результативным. Они нанесли больше ущерба, чем пресловутые рейдеры – их предшественники в этих водах, затратив на это куда меньше усилий», – писал Роскилл (Т. 2. С. 271).

Мнение англичан о наших операциях в районе Кейптауна ясно показывает, насколько беспокоил адмиралтейство этот напряженный и плохо защищенный район.

В британском адмиралтействе имелся отдел, занимавшийся нашими субмаринами. В его задачи входило отслеживание всех

перемещений немецких подводных лодок и выявление, исходя из маршрутов, их потенциальных целей. 21 сентября от адмиралтейских «подводников» поступило предупреждение о массовом перемещении субмарин в Атлантике в южном направлении. В связи с этим в Кейптауне были приняты некоторые меры предосторожности, но они не смогли спасти противника от тяжелых потерь. Тогда адмиралтейство пришло к выводу, что:

«…противолодочные силы нуждаются в подкреплении, которое необходимо направить, несмотря на то что противник, нанося удары на огромной территории, уже вынудил и нас и американцев рассредоточить свои силы» (Роскилл. Война на море. Т. 2. С. 270).

Анализ успехов, достигнутых субмаринами стран оси за последние три месяца 1942 года, выявил следующие факты: по данным британской статистики, в октябре было потоплено 94 судна (619 417 тонн), в ноябре – 119 (720 160 тонн), в декабре – 60 судов (330 816 тонн). Значительная часть из этого количества приходится на долю немецких субмарин.

Показатель количества потопленного тоннажа на лодку в сутки в море в октябре составлял 172 тонны, в ноябре – 220 и в декабре – 96 тонн. В октябре мы потеряли 12 подлодок, в ноябре – 6, в декабре – 5, что соответственно составляет 12,4, 6,3 и 5,1% от общего числа подлодок в море.

Самый значительный успех достигнут в ноябре. Показатель количества потопленного тоннажа, приходящегося на каждую лодку в море в этом месяце, также самый высокий за последние три месяца года, и это несмотря на тот факт, что много подводных лодок было отвлечено от войны против торгового судоходства в Атлантике и направлено в Северную Африку, где они не достигли практически ничего.

Одной из причин достигнутых в ноябре высоких результатов стало ослабление эскортных групп, вызванное отвлечением флота для участия в североафриканских операциях. Британское адмиралтейство собрало около сотни кораблей эскорта для защиты операции высадки. А то, что потери плохо охраняемых конвоев не стали больше, объясняется, по словам англичан, «переводом больших сил противника, правда несколько запоздавшим, для организации отпора высадке союзников в Северной Африке».

Тот факт, что, несмотря на вывод огромных сил из северной части Атлантики, результативность немецких подводных лодок в ноябре осталась высокой (как-никак англичане тоже вывели часть своих эскортных групп в Северную Африку), заставляет

задуматься над вопросом, насколько обоснованным и необходимым было вмешательство немецких подводных лодок в операции по противодействию высадке. Если бы они остались на своем месте и продолжили «войну с тоннажем», успехи могли быть намного выше, чем у берегов Северной Африки.

Число судов, потопленных в 1942 году одними только подводными лодками, огромно. Всего субмарины стран оси отправили на дно 1160 судов (6 266 215 тонн), причем основная заслуга принадлежит именно немецким субмаринам.

Наши потери в этот период особой тревоги не вызывали. В 1941 году они составили 11,4% от среднемесячного числа подлодок в море. В первой половине 1942 года, когда в исключительно благоприятных условиях проводились операции в американских водах, цифра упала до 3,9%. Во второй половине года, когда условия в американских водах были уже не столь благоприятными, цифра снова возросла и в среднем по году составила 8,9%.

Несмотря на значительное укрепление обороны противника и появление радаров, процент потерь был ниже, чем в 1941 году. С другой стороны, возросло общее количество подводных лодок, хотя в среднем ежемесячно мы получали 17 новых подлодок, а не 20, как ожидалось.

Во время войны командование подводного флота составило более оптимистичную картину относительно количества потопленного тоннажа, чем оказалось в действительности. Дело в том, что сообщения о потопленном тоннаже, поступавшие с подводных лодок, нередко содержали завышенные цифры. Ошибки были вполне объяснимы. Капитан мог иметь самые лучшие намерения сохранить честность и объективность, но во время ночной атаки на конвой, которую одновременно ведут несколько подводных лодок и нет возможности тратить время на наблюдения, ошибиться очень легко.

Когда лодки действовали в одиночку, их сведения обычно совпадали с действительными потерями противника. Как бы там ни было, ошибки постепенно накапливались и данные командования оказались завышенными.

По прошествии более чем трех лет войны мы осознали с полной ясностью, что может принести неограниченная экспансия двух величайших морских держав на море нашему подводному флоту, которому в будущем предстояло сражаться с ними в одиночку. Появление радаров и усиление воздушного прикрытия также не могли не навевать тяжелые мысли. Нам оставалось только надеяться, что в наступающем 1943 году мы сумеем сохранить на должном уровне боевую мощь наших подводных

кораблей и моральный дух команд и использовать их с максимальной эффективностью.

Сегодня мы знаем, как расценивал противник состояние дел в Атлантике в конце 1942 года. Роскилл писал:

«В завершающие дни уходящего 1942 года специалисты адмиралтейства, оглядываясь назад, проанализировали проблемы и перспективы войны в Атлантике. Ситуация на море, как доложил один из руководителей штаба ВМФ, никогда не была более серьезной. Эскортные группы и на воде, и в воздухе остаются малочисленными. Несмотря на успешную высадку в Северной Африке, существует опасение, что будущее наступление может быть задержано или даже сорвано из-за нехватки тоннажа. Особенное беспокойство вызывают уменьшившиеся запасы топлива.

В середине декабря в Великобритании имелось всего лишь 300 тысяч тонн коммерческого бункерного топлива, а ежемесячный расход составляет 130 тысяч тонн» (Война на море. Т. 2. С. 217).

О потерях и их возмещении Роскилл писал следующее:

«Что касается потерь, понесенных нами в течение прошедшего года, они, безусловно, велики, и мы можем смело записать на свой счет дефицит еще 1 миллиона тонн торгового тоннажа. Британский импорт снизился до 34 миллионов тонн, что на треть меньше, чем в 1939 году.

Специалисты британского адмиралтейства отлично понимают, что решающее сражение на морских путях, где проходят конвои, еще впереди. Враг силен, как никогда. Кризис затянувшейся борьбы приближается» (Война на море. Т. 2. С. 218).

17. ГЛАВНОКОМАНДУЮЩИЙ ВОЕННО-МОРСКИМИ СИЛАМИ

Отставка Редера. – Я принимаю командование. – Мое отношение к нацизму. – Положительные стороны нацизма. – Неодобрение преследований евреев. – Непонимание Гитлером британского менталитета. – Почему я решаю сражаться за Германию. – Нельзя путать политику и долг. – Первые лычные встречи с Гитлером. – Я завоевываю его доверие и обеспечиваю поддержку флоту. – Стычка с Герингом

В середине января мне в Париж позвонил гросс-адмирал Редер. Он сообщил, что намерен подать в отставку и предложить в качестве своего преемника адмирала Карльса или меня. Он попросил в течение 24 часов дать ему ответ, считаю ли я себя готовым принять такое назначение.

Его звонок стал для меня полнейшей неожиданностью. Никто не слышал, что гросс-адмирал Эрих Редер подумывает об отставке. Не знал я до конца декабря 1942 года и о том, что он резко разошелся с Гитлером во взглядах на перспективы использования крупных военных кораблей в операциях против русских конвоев. К сожалению, наш флот не достиг успехов, которых ждал Гитлер, и он в припадке ярости распорядился списать их как не имеющие никакой пользы для военных усилий страны.

Гросс-адмирал Редер начал активно протестовать против этого абсурдного приказа и, убедившись в непреклонности Гитлера, подал в отставку. Неприятно удивленный Гитлер попытался отговорить строптивого гросс-адмирала, но безуспешно.

Спустя 24 часа я позвонил Редеру и сообщил, что могу принять назначение.

Поэтому Редер, как и первоначально собирался, предложил Гитлеру в качестве своих преемников две кандидатуры: адмирала Карльса и меня. «Если Гитлер желает подчеркнуть, что подводный флот, по его мнению, имеет первостепенную важность, он выберет Дёница».

Выбор Гитлера действительно пал на меня – быть может, именно по той причине, о которой упомянул Редер. Также возможно, что в моем лице – командующего подводным флотом –

он рассчитывал найти союзника в вопросе списания больших военных кораблей.

До тех пор у меня не было личных контактов с Гитлером, если, конечно, не считать коротких встреч перед отправлением в поход на крейсере «Эмден» и по возвращении из него, а также тех случаев, когда меня, как старшего офицера вооруженных сил, посылали к нему с докладом. В период с 1934-го по 1942 год я видел фюрера в общей сложности 9 раз, но только по приказу главнокомандующего.

Теперь, когда я сам стал главнокомандующим военно-морскими силами Германии, мне, конечно, предстояло чаще встречаться с Верховным главнокомандующим и главой нашего государства.

Прежде чем перейти к описанию моих официальных и личных контактов с Гитлером, я бы хотел сказать несколько слов о своем отношении к национал-социализму.

Я происхожу из старинного прусского рода. Мои предки веками владели землями в приграничных районах Германии на Эльбе вблизи устья Заале. Именно от йоменов впоследствии произошли протестантские священники, офицеры, писатели.

Прусская история, а более всего война за независимость (имеется в виду война 1813-1814 годов против Наполеона), воспламенила мое юношеское воображение. С детства я отлично помню слова отца, что он дал бы себя разрезать на мелкие кусочки ради «старого Вильгельма» – кайзера Вильгельма I. В семье мы были начисто лишены индивидуализма, зато глубоко проникнись корпоративным духом прусской общины, к которой принадлежали. Поступив на военную службу, я не испытывал никаких неудобств из-за постоянной муштры и строгих требований дисциплины – все это было для меня совершенно естественно. Еще ребенком я с молоком матери впитал уверенность, что исполнение долга превыше всего. Перед Первой мировой войной я служил за границей на корабле «Бреслау». Служба оказала на меня огромное влияние и еще более укрепила чувство патриотизма. Я увидел Германию издалека, со стороны, получил возможность сравнить ее с другими странами, а мелкие недостатки с большого расстояния не заметны…

Крах 1918 года оказался для меня тяжелым ударом, как и для любого немца, любящего свою страну.

То, что мы, офицеры послевоенных лет, должны оставаться в стороне от партий и политики, казалось мне совершенно очевидным, ведь только так мы сможем выполнить свой долг перед народом и государством.

В качестве логического следствия этого принципа

представители вооруженных сил не голосовали. Мы просто исполняли свой долг, будучи солдатами и матросами, и считали это для себя достаточным. Конечно, мы приветствовали отдельные патриотические движения, появившиеся в то время. Нам казалось, что они доносят до широких масс тот дух, который являлся нашей сущностью. Как мы могли надеяться освободиться от оков Версальского договора и восстановить свое положение в семье народов как суверенного, независимого государства, если позволяли себе игнорировать такие пришедшие из древности добродетели, как патриотизм, дисциплину, преданность долгу, а ведь именно они в свое время возвеличили Пруссию и Германию. Мы все должны были в полной мере осознавать, что живем в эпоху, когда судьба каждого неразрывно связана с судьбой всех.

С 1924-го по 1927 год я работал в штабе ВМС в Берлине. За эти годы я проникся глубоким уважением к начальнику штаба ВМС адмиралу Ценкеру и министру обороны Гесле-ру. По долгу службы я занимался вопросами внутренней политики, влиявшими на флот. Эти же обязанности позже выполнял от имени армии и флота генерал фон Шлейхер. Кроме того, я отвечал за дисциплину и соблюдение военного законодательства.

В силу служебных обязанностей мне приходилось посещать рейхстаг и его комиссии. Мне чрезвычайно не нравилось большое количество партий, то, как интересы партий считались приоритетными по сравнению с интересами государства, долгие, казавшиеся бесконечными дебаты. В рейхстаге все проблемы решались с учетом политической тактики, которую всегда рассматривали как предмет первостепенной важности. Лично я всегда предпочитал, чтобы любые вопросы решались быстро и объективно, как на службе. Но об этом можно было только мечтать.

С 1930-го по 1934 год я работал в штабе ВМС в Нордзее. В течение первого года или около того моим непосредственным начальником был капитан Канарис, удивительно политически грамотный человек. Он был человеком сложным, неоднозначным, часто непредсказуемым. Мы с ним не слишком хорошо ладили.

В качестве старшего офицера штаба я отвечал за подготовку плана действий штаба в случае внутренних беспорядков.

В эти годы умеренные партии в стране постепенно утратили свое влияние. На выборах 14 сентября 1930 года во весь голос заявила о себе партия национал-социалистов, вторая по силе в рейхстаге. После нацистов шли коммунисты, собравшие 4,5 миллиона голосов и получившие 76 мест в рейхстаге. На выборах в июле и ноябре 1932 года нацисты стали уже сильнейшей

партией в рейхстаге. Коммунисты сохранили третье место с 89 местами в июле и 100 – в ноябре. Все эти годы периодически разгорались уличные бои между правыми и левыми, в которых не обходилось без убитых и раненых. Постоянно существовала угроза еще более серьезных беспорядков. Возможность, что настанет момент, когда вооруженным силам придется вмешаться, так же как и необходимость обеспечения постоянной охраны военных объектов, таких, как склады оружия, от попыток грабежей, являлась предметом тревоги штабных офицеров, в числе которых был и я. Нас систематически вызывали в Берлин на всевозможные совещания в министерстве обороны по мерам, которые необходимо принять в случае внутренних беспорядков. Обычно эти совещания проводил полковник фон Бредов, руководитель отделения вооруженных сил в департаменте генерала фон Шлейхера. В результате было принято решение, что вооруженные силы будут сражаться против всех экстремистских партий, как левых, так и правых, другими словами, и против нацистов, и против коммунистов.

Это означало, что армия направит оружие против большинства населения Германии. Когда в ноябре 1932 года канцлер фон Папен решил предвосхитить неминуемое развитие событий, распустив нацистскую и коммунистическую партии, главы вооруженных сил пришли к единодушному выводу, что в таком случае гражданская война неизбежна. Имеющимися силами сокрушить одновременно обе партии не представляется возможным, этот факт довел до сведения кабинета фон Папена генерал Шлейхер.

На отношение, сложившееся в вооруженных силах, несомненно, повлиял тот факт, что коммунисты набирали голоса. Тем, что коммунистическая партия в последние годы не стала сильнейшей, Германия обязана только появлению национал-социалистов. Если бы не они, коммунисты, скорее всего, захватили бы власть в стране путем кровавой революции. Конституционные партии и демократическое правительство 1920-х годов не могли сдержать рост коммунистической партии. Поскольку в случае гражданской войны вооруженные силы не могли одновременно сражаться и против правых, и против левых, им надо было сделать выбор в пользу одной из сторон. Армия не могла перейти на сторону коммунистов, это было очевидно. Вот почему она приветствовала назначение Гитлера канцлером Германии.

На партийных митингах Гитлер требовал прекращения классовой борьбы и установления нового социализма, освобождения страны от иностранной политической зависимости

и концентрации всех имеющихся сил для решения задачи ликвидации безработицы и создания хорошо организованного, здорового государства. Под такой программой подписался бы любой немец, любящий Германию и сожалеющий о нехватке свободы, позволяющей вести собственную внешнюю политику, о тяжелом экономическом кризисе и внутренних политических разногласиях, раздирающих страну. Эти цели были привлекательными и на взгляд военнослужащих, воспитанных в духе преданности долгу и служению обществу. Лично я искренне верил, что Германия выбрала правильный путь.

В первой половине 1933 года я совершил путешествие по тогдашней голландской Ост-Индии – Суматре, Яве и Бали, а также Индии и Цейлону. Это путешествие было подарком президента Гинденбурга, который каждый год получал избранный офицер вооруженных сил.

После возвращения в Германию я обнаружил, что отношения между военно-морским флотом и СА сильно ухудшились. Представители СА начали предъявлять требования, посягающие на официальную власть вооруженных сил. Постоянные разногласия между командующим военно-морской станцией Нордзее, кавалером ордена «За заслуги» адмиралом Отто Шультце и местным лидером СА бароном фон Шорле-мером продолжались – соглашение так и не было достигнуто. Даже наоборот, мы узнали, что в случае захвата власти путем путча лидеры штурмовиков планировали для начала обезвредить адмирала Шультце и старших офицеров штаба, то есть в том числе и меня. В других районах положение дел было примерно таким же.

Поэтому вооруженные силы рассматривали подавление путча Рема как политическую необходимость для обеспечения мира и порядка внутри страны. О кровавых убийствах, сопровождавших подавление путча, мы, военно-морские офицеры станции Нордзее, знали не больше, чем народные массы. На наше отношение к событиям повлияло решение кабинета, который из соображений национальной безопасности официально санкционировал все принимаемые меры.

В ноябре 1934 года, став капитаном крейсера «Эмден», я совершил длительное плавание вокруг Африки в Индийский океан, продолжавшееся до лета 1935 года. У меня создалось впечатление, что престиж Германии, в сравнении с тем, что я видел в 1933 году, несколько вырос. Этот процесс стал еще более заметен после плебисцита в Сааре 13 января 1935 года, который проводился под международным наблюдением и завершился решением в пользу возвращения территории Саарской области

Германии.

Наши отношения с представителями ВМФ Великобритании и правительством этой страны были вежливыми, но сдержанными. Начиная с 1935 года ситуация изменилась.

Когда британский адмирал, крайне неудовлетворенный действиями собственного правительства, заявил мне в присутствии своих офицеров: «Мы тоже хотим Гитлера!» и когда англичане начали наперебой приглашать меня, капитана «Эмдена», посетить их корабли, я понял, что престиж Германии неуклонно растет. Декларация Германии от 16 марта 1935 года о восстановлении своих суверенных прав, также появившаяся, пока я был за границей, ускорила процесс.

Летом 1935 года вернувшись в Германию, я был полностью поглощен мыслями о новой задаче, поставленной передо мной совершенно неожиданно: создать новый подводный флот Германии. Как и все немцы, я, естественно, гордился ростом престижа своей страны и понимал, что произошло это благодаря Гитлеру. Когда он пришел к власти, многие считали, что он не сможет решить проблемы страны, как и предшествующие правительства. Но этого не случилось.

В январе 1933 года в Германии было больше 6 миллионов безработных. К лету 1935 года безработица была ликвидирована. Классовая вражда, раздиравшая страну изнутри, исчезла. Постоянные заявления о том, что любой труд почетен и человек, делающий свое дело с максимальной отдачей, достоин наивысшего уважения, внесли большой вклад в упрочнение национального единства.

Мы, офицеры, тоже почувствовали изменения к лучшему, происшедшие в среде рабочих. К примеру, не так давно, в 1920-х годах, для того чтобы пройти в форме через толпу заводских рабочих, требовалось немалое мужество. Рабочие никогда не упускали случая продемонстрировать свою враждебность. Теперь все изменилось, офицер мог запросто подойти и поговорить с рабочими, не столкнувшись при этом с привычной недоброжелательностью.

На памятниках времен Первой мировой войны можно часто прочитать слова: «Боже, помоги нам стать свободными!» Мы действительно стали свободными! После триумфа Саарского плебисцита и принятия декларации о суверенитете последовала оккупация рейнских земель, объединение с Австрией и присоединение Судетской области. Это была череда успехов в области внешней политики. Какой патриот не станет всей душой приветствовать возрождение своей страны после долгих лет нищеты и бесправия? Объединенная великая Германия, о которой

мечтали наши предки, наконец стала реальностью!

Лично я не был удивлен, когда извечный противник Германии Черчилль в «Открытом письме Гитлеру», опубликованном в «Тайме», писал: «Я всегда говорил, что, если бы Германия проиграла войну, я надеялся, что мы бы сумели найти такого Гитлера, который повел бы нас обратно на принадлежащие нам по праву позиции в семье народов».

Если таков был взгляд англичанина Черчилля, как мог немец с этим не согласиться?

Об оборотной стороне национал-социалистической медали я ничего не знал вплоть до осени 1938 года. Флот, во всяком случае его плавсостав, не имел контактов с партийными функционерами, а значит, не возникало и поводов для трения. Лично я впервые встретил Гесса в 1940 году, а Геринга – в 1941-м. С Гиммлером я познакомился лишь в 1943 году.

Мы, офицеры, не имели ничего общего с преследованием евреев, достигшим своей кульминации «хрустальной ночью». Наутро после ужасных событий 9 ноября 1938 года я пришел к своему командиру адмиралу Бему и заявил, что действия такого рода должны решительно отвергаться всеми честными офицерами. Я попросил его передать мои слова главнокомандующему ВМС, чтобы последний знал, что в своем протесте, который будет заявлен, в чем я нисколько не сомневался, он пользуется поддержкой офицеров и матросов. Я разговаривал с адмиралом как капитан и командир подводников, от своего имени и от имени моих офицеров. Капитан Лютьенс, позже ставший командующим флотом и погибший на «Бисмарке», в то время бывший командиром подразделения эсминцев, поступил так же, как и я. И только недавно я узнал из мемуаров гросс-адмирала Редера, что адмирал Бем действительно передал главнокомандующему наш протест.

Последующие события в Германии, особенно происшедшие после оккупации Чехословакии 15 марта 1939 года, не могли не вызвать опасений. Я чувствовал, что война с Великобританией вполне может стать реальностью. Предпринятые мною в связи с этим шаги я уже описал в 5-й главе.

В последние месяцы перед началом военных действий я начал сомневаться, правильно ли наши политические лидеры оценивают менталитет англичан. Мне оставалось только надеяться, что Гитлер ни при каких обстоятельствах не позволит вовлечь Германию в войну с западными державами. С изрядной долей скептицизма я услышал заявление о якобы неизбежной атаке на Польшу, и хотя я вовсе не был удивлен, но все же объявление Великобританией и Францией войны стало для меня

большим ударом.

После объявления войны стало очевидно: жребий брошен. Лично для меня, военнослужащего вооруженных сил Германии, имелся единственный выход – сражаться против наших внешних врагов. Чем сильнее будет моральный дух находящихся под моим командованием сил, тем больше пользы они смогут принести своей стране. Моральный долг каждого солдата – всеми силами поддерживать свое правительство, которое приняло решение воевать. Ожидать от командира, что он примет на себя тяжелую ответственность, неизбежную во время войны, и одновременно будет забивать себе голову внутренними проблемами, не говоря уже о выступлениях против политических лидеров своей страны, значит требовать от него слишком многого. На этом аспекте я остановлюсь немного подробнее, когда перейду к рассказу о событиях 20 июля.

Когда в январе 1943 года я был назначен главнокомандующим военно-морскими силами страны, я полностью осознавал, что принимаю на себя колоссальный груз ответственности, но моя вера в то, что во время войны моим первейшим долгом как солдата является борьба против наших внешних врагов, не была поколеблена.

Считаю, что именно такого отношения вправе ожидать от своих вооруженных сил каждый народ, этот долг солдаты и офицеры обязуются выполнять, принимая торжественную присягу. Этот долг не признает никаких ограничений и не отменяется даже в безнадежной ситуации. Любое правительство, готовое смириться с состоянием дел, при котором вооруженные силы отказываются от борьбы только потому, что военная ситуация кажется менее благоприятной или безнадежной, и предоставляющее отдельным лицам право решать, так это или нет в действительности, подрывает основы собственного существования.

С вооруженными силами страны никто не советуется, когда и против кого им воевать. Это дело гражданского правительства, в подчинении у которого находятся вооруженные силы. Точно так же решение о прекращении войны может принимать только правительство.

С другой стороны, обязанностью главнокомандующего каждой частью вооруженных сил – сухопутных, военно-воздушных и военно-морских – является своевременное предоставление гражданским властям точной информации о военной ситуации в подведомственных подразделениях. Лично я постоянно держал Гитлера в курсе событий войны на море, сообщал ему свое мнение о перспективах той или иной операции. Но ни разу, даже

летом 1943 года, когда последовал крах подводной кампании, я не сказал, что надежды выиграть войну больше нет, поэтому нам следует искать мира.

Великобритания вступила в войну в 1939 году, когда усиление Германии и ее объединение с Австрией стало представлять угрозу британским имперским и экономическим интересам. Английский историк и военный писатель Фуллер в своей книге «Вторая мировая война» уделил этому вопросу большое внимание. По его мнению, действительной причиной, подтолкнувшей Великобританию к войне, явилось то, что «самосохранение заставило Великобританию придерживаться традиционной политики, то есть считать образ жизни Германии, ее политику с позиции силы, финансовую политику и торговлю угрозой британским интересам, которая, если не принять соответствующих мер, приведет к установлению господства Германии в Европе».

Именно уничтожение политической и экономической мощи Германии было истинной целью Великобритании в этой войне, целью, в достижении которой ее активно поддержали Соединенные Штаты Америки.

Единственная объявленная англичанами и американцами цель имела, естественно, чисто моральный характер. Это был крестовый поход против национал-социализма и Гитлера. То, что речь велась не о походе против нацизма, а о войне против немецкого народа и промышленного могущества Германии, мы поняли после мая 1945 года, когда Гитлер был мертв, а нацизм уничтожен, иными словами, когда они оба утратили свое значение для немецкого народа. Такая цель была меньшим оправданием для мер, принятых союзниками, чем знание о преступлениях гитлеровского режима, которое мы, немцы, получили только после войны.

Фуллер описывал военные цели англичан следующим образом:

«С эпохи Тюдоров и до 1914 года политика Великобритании была направлена на поддержание баланса сил, путем насаждения соперничества между народами на континенте и установления баланса сил между ними. Такая роль автоматически проясняет вопрос, какую страну следует считать потенциальным противником. Это отнюдь не страна, пользующаяся самой дурной репутацией, а конкретная страна, политика которой представляет большую угрозу для Британской империи, чем любая другая».

Когда некоторые достаточно ответственные генералы, такие, как, например, Роммель, в 1944 году загорелись идеей заключить мир с Западом и обрушить всю тяжесть нашей военной мощи на

Восток, они так и не смогли понять, что политические предпосылки для такого шага отсутствуют. Ни англичане, ни американцы не стали бы рассматривать подобное предложение, что было доказано в мае 1945 года.

На конференции в январе 1943 года в Касабланке Рузвельт и Черчилль объявили, что война будет продолжаться до «безусловной капитуляции Германии и Японии». Это означало, что нам придется сдаться на милость врагов, не имея никаких прав. Представление о том, что это означало, можно получить из требования Сталина на Тегеранской конференции в ноябре 1943 года. Он настаивал, чтобы не менее 4 миллионов немцев было депортировано на неопределенный срок в Россию для принудительных работ.

Какого обращения мы могли ожидать, стало ясно из «плана Моргентау», принятого Черчиллем и Рузвельтом на Квебекской конференции в сентябре 1944 года, в котором предусматривалось уничтожение немецкой промышленности и превращение Германии в сельскохозяйственную страну.

Ввиду требования противником безоговорочной капитуляции высшему командованию вооруженных сил Германии, в 1943-1944 годах уверовавшему в то, что войну выиграть невозможно, было бесполезно предлагать Гитлеру положить конец войне и заключить мир. Безоговорочная капитуляция была совершенно неприемлема, а другого, альтернативного предложения для главы государства просто не существовало. Более того, если согласиться, что, когда командир понимает, что военная ситуация безнадежна, он должен способствовать заключению мира, даже если это подразумевает безоговорочную капитуляцию, все равно всегда сохранится опасность преждевременного отказа от борьбы. История знает случаи, когда во время войны кажущиеся совершенно безнадежными ситуации радикально менялись из-за неожиданных политических решений и непредусмотренных случайностей. При политической ситуации, сложившейся в 1943 году, когда я был назначен главнокомандующим военно-морскими силами, я считал, что у меня нет альтернативы, и намеревался продолжать борьбу.

Гросс-адмирал Редер передал мне дела. Должен отметить, что военно-морские офицеры отличались единством мыслей и взглядов, взаимным уважением и строгим подчинением дисциплине. Эти качества были присущи офицерам флота в большей степени, чем командирам других родов войск. На флоте хорошо усвоили уроки мятежей 1917- 1918 годов и Капповского путча 1920 года, а также их последствия и не стремились повторять ошибки. Годы упорной учебы и бесконечных

тренировок под руководством моих предшественников на посту главнокомандующего создали флот, доказавший во время войны свою высокую боеготовность, и это несмотря на свою малочисленность по сравнению с флотами двух великих морских держав – Великобритании и США. Я получил надежное наследство и был обязан сохранить его, благополучно провести через трудности и суровые испытания, которые для нас приготовила война. В этом заключался мой долг.

Я отлично понимал чрезвычайную важность и огромную трудность порученной мне задачи, но тем не менее приветствовал новое назначение. Меня откровенно радовала возможность оказывать большее влияние на события, которую давало мне более высокое положение. Командуя подводными лодками, я постоянно страдал от «сухопутного менталитета» наших политических лидеров и верховного командования вооруженных сил. Несмотря на все старания гросс-адмирала Редера, они, по-моему, так до конца и не поняли, что наш главный враг – Великобритания. Флот никогда не получал достаточных средств, которые были ему жизненно необходимы, учитывая важность его задачи в войне и вклад, который он мог внести в военные усилия в целом, а то немногое, что поступало, обычно приходило слишком поздно. Я был преисполнен решимости исправить это. Единственный способ достижения этой цели, казавшийся мне действенным, – оказать влияние лично на Гитлера. Адмирал, прикрепленный к ставке фюрера, хотя его работа была, безусловно, важна, не имел достаточного влияния, чтобы эффективно решать насущные вопросы флота. Здесь требовался авторитет самого главнокомандующего. Опыт подсказывал мне, что недостаточно лишь на короткое время появиться перед Гитлером и передать ему очередной рапорт. Для успеха предприятия необходимо оставаться на месте и продолжать настаивать на своем до тех самых пор, пока не появится уверенность, что фюрер осознал, насколько важны представленные предложения. Также необходимо быть готовым аргументировано отвечать на возражения, которые наверняка будут выдвинуты другими сторонами. Кроме того, я обнаружил, что предложения всегда следует сопровождать иллюстрациями, ярко оформленными на больших листах бумаги; так легче подстегнуть воображение Гитлера.

Чтобы обеспечить принятие предложений, крайне необходимых для успешного продолжения войны на море, мне следовало завоевать доверие фюрера. Без этого я не мог надеяться приобрести достаточное влияние, а он мог лучше узнать меня, только если я стану частым гостем, так сказать,

своим человеком в ставке. Так я надеялся, получив новое назначение, укрепить свои позиции у Гитлера.

Начало моей деятельности хорошим назвать никак нельзя. 30 января 1943 года, когда я доложил Гитлеру о своем прибытии уже в новом качестве, он разразился длиннейшей речью, изложив в ней множество причин, побудивших его вывести из эксплуатации большие военные корабли. Когда он перевел дух, я сообщил, что еще не успел вникнуть в существо вопроса.

8 февраля я передал Гитлеру план вывода из эксплуатации кораблей, составленный согласно его приказу. Выдвигать возражения я пока воздержался.

Я отлично понимал, что должен самым внимательным образом изучить вопрос вывода из эксплуатации и отправки на металлолом военных кораблей, чем и занялся безотлагательно. Выполнив необходимые расчеты, я понял, что вывод кораблей из эксплуатации не даст сколь бы то ни было значительного увеличения ни в рабочей силе, ни в используемых материалах. Наоборот, реализация этого проекта нанесет нам ущерб и в политической, и в военной области. Монтаж и отправка в металлолом – еще более непривлекательное решение, поскольку для этого потребуется дополнительная рабочая сила и техника.

Таким образом, по тем же причинам, что и мой предшественник, я пришел к выводу, что Гитлер был не прав. 26 февраля я доложил ему свое мнение по этому вопросу. Очень кратко и, как мне показалось, аргументировано я сообщил, что не могу поддержать его приказ и прошу его отменить. Гитлер явно был неприятно удивлен. Судя по всему, он считал, что я, как бывший командующий подводным флотом, всегда ратовавший за его максимальное расширение, поддержу его инициативу. Сначала он проявил непреклонность, но затем нехотя согласился и отпустил меня, всячески выказав свое недовольство.

Несколько дней после этого я был уверен, что мои дни в должности главнокомандующего ВМС сочтены. Но потом я с удивлением понял, что мое противодействие возымело на Гитлера противоположный эффект. С тех пор фюрер начал обращаться со мной исключительно корректно, и так продолжалось до самого конца апреля 1945 года. Он всегда обращался ко мне вежливо, называл полностью звание и в моем присутствии никогда не срывался.

После первой встречи с Гитлером я снова вернулся к своему первоначальному тезису о том, что необходимо было во что бы то ни стало завоевать его доверие. Я всегда бы с ним откровенен, никогда не скрывал ошибок, допущенных моими офицерами, или

провалившихся планов. Ни минуты не колеблясь, я рассказал ему о своих опасениях относительно подводной войны, когда же в мае 1943 года стало ясно наше поражение, он ни словом не упрекнул меня. Вскоре после этого на одном из важных совещаний фюрер получил информацию о том, что большой немецкий танкер, шедший из Черного моря в оккупированную Грецию, был перехвачен и торпедирован в проливе Дарданеллы британской субмариной.

– Вот так! – раздраженно воскликнул он. – Британцы могут это сделать, а ваши лодки в Гибралтаре не способны ни на что!

Я стоял рядом с ним у карты в центре круга из 20 старших офицеров.

– Мой фюрер, – сухо ответил я, – наши подлодки ведут войну против великих морских держав. Если, как и англичане в Дарданеллах, они не встретят противодействия со стороны противолодочных сил, уверяю вас, их успехи будут по крайней мере не меньше. В Гибралтаре находятся наши лучшие асы. Поверьте мне на слово, они лучше англичан!

После столь высокопарной отповеди наступило гробовое молчание. Гитлер сильно покраснел, а через несколько секунд повернулся к генералу Йодлю и совершенно спокойным голосом сказал:

– Продолжайте, пожалуйста.

Меня очень разозлила бестактная реплика Гитлера. Чтобы восстановить присутствие духа, я потихоньку выбрался из толпы и отошел к окну. Когда совещание закончилось, я стоял в стороне. Гитлер сам подошел ко мне и самым дружелюбным тоном поинтересовался, не соглашусь ли я позавтракать с ним. Я принял приглашение. Он сухо простился с Герингом, Кейтелем и Йодлем, после чего мы остались вдвоем.

Я так подробно описываю этот на первый взгляд незначительный случай, потому что он имел далеко идущие последствия. С тех самых пор Гитлер избегал вмешиваться в дела флота. Очевидно, он убедился, что я делаю все возможное, и положился на меня. Когда другие высокопоставленные лица приходили к нему с жалобами или предложениями, касающимися флота, он неизменно отвечал: «Гросс-адмирал Дёниц сделает то, что необходимо».

Тот факт, что между нами сложились неплохие отношения, во многом облегчил мое положение, но имел и отрицательные стороны.

Геринг очень любил критиковать армию и флот в присутствии Гитлера. Эта привычка очень не нравилась Реде-ру. Когда он последний раз уходил от Гитлера, уже оставив свой

пост, он не удержался и попросил: «Пожалуйста, защитите флот и моего преемника от Геринга!»

Я хорошо понимал тактику Геринга, заключавшуюся в том, чтобы первому доложить, пусть неточные и непроверенные, сведения о неудачах других родов войск (кроме авиации, конечно). В результате столкновения между нами были отнюдь не редкими. Самое серьезное из них, зато ставшее последним, произошло на совещании, где Геринг объявил о тяжелых потерях подводного флота во время воздушного налета союзников на порты Английского канала. В потерях, по его утверждению, был виноват только флот, поскольку не были приняты меры по рассредоточению и маскировке лодок.

«Я не желаю терпеть вашу критику в адрес флота, господин рейхсмаршал, – мягко ответил я, – вы бы лучше занялись своей авиацией, уверяю вас, там достаточно дел, требующих вашего внимания».

Наступившее после этого долгое молчание было прервано Гитлером, который спокойно предложил офицеру, доклад которого оказался прерванным, продолжать. А после окончания совещания фюрер попрощался с Герингом, а мне снова предложил остаться с ним на завтрак.

После этого случая Геринг прекратил нападки на флот. Он явно стремился «закопать топор войны», поскольку спустя несколько дней, к своему немалому удивлению, я получил от него нагрудный знак люфтваффе с бриллиантами. Признаюсь, я не смог себя заставить должным образом ответить на сей великодушный жест.

В отношениях с Гитлером я продолжал придерживаться принципов честности и откровенности, и это приносило хорошие плоды. Неоднократно мне приходилось заявлять: «Этого я, как главнокомандующий ВМС, делать не буду!»

Приказ Гитлера о том, что случаи подстрекательства к мятежу и антиправительственной агитации должны относиться к юрисдикции народного суда, не применялся к флоту из-за моего категорического отказа его принять. Только благодаря моему активному протесту появившиеся в 1944 году «руководящие офицеры – национал-социалисты», прикрепленные ко всем подразделениям вооруженных сил, никоим образом не вмешивались в действия морских офицеров.

После 20 июля периодические приглашения Гитлера разделить с ним трапезу полностью прекратились. Я видел его только при большом скоплении народа и ни разу не имел возможности поговорить с глазу на глаз. Но по отношению ко мне он остался вежлив и корректен, как и раньше.

Поскольку мне повезло завоевать доверие Гитлера в служебных делах, я смог получить солидную поддержку в удовлетворении потребностей флота. Мы получили все необходимое оружие, и это в то время, когда воздушные налеты союзников значительно ослабили военную промышленность Германии. Я подробнее расскажу об этом позже.

В принципе Гитлер ограничивал беседы с каждым из нас сферами деятельности, в которых мы являлись профессионалами и могли высказать обоснованное мнение. Он ни разу не задал мне ни одного вопроса, не относящегося к флоту. И конечно, он никогда не просил у меня совета по делам, не связанным с моими служебными интересами.

Я тоже считал командование военно-морскими силами своим единственным, священным долгом. Забивать голову деятельностью других подразделений вооруженных сил или же вопросами политического руководства страной я считал для себя невозможным. Лишь изредка, когда мне не хватало информации для принятия решения, приходилось вникать в совершенно не интересующие меня проблемы. За исключением крайне редких случаев, беседуя с Гитлером, я никогда не вмешивался в дискуссии, выходящие за пределы моей профессиональной компетенции. Даже если я осмеливался выдвинуть какое-то предложение, Гитлер моментально доказывал мою несостоятельность, вызванную недостатком знаний по рассматриваемому вопросу. Это было справедливо, и я никогда не возражал и не обижался.

Я занимался своим делом, но вместе с тем старался не упускать из виду военную ситуацию в целом. Для этого приходилось регулярно посещать совещания в ставке фюрера.

В Нюрнберге я был признан виновным, помимо всего прочего, еще и потому, что «во время войны участвовал в 120 совещаниях с Гитлером по вопросам, касающимся ВМС».

Быть может, мне кто-то объяснит, каким образом главнокомандующий военно-морскими силами страны, подчиненный непосредственно главе государства, мог выполнять свои обязанности иначе?

18. КРАХ ПОДВОДНОЙ ВОЙНЫ. ЯНВАРЬ-МАЙ 1943 ГОДА

Назначение адмирала Хортона. – Я продолжаю подводную войну. – Сражение с конвоем. – Потери обеих сторон. – Слабость воздушной разведки. – Другие сражения с конвоями. – 19 марта. – Пик нашего успеха. – Усиление эскортных групп. – «Группы поддержки». – Важность радара. – Нехватка субмарин. – Ненастная погода. – Ухудшение наших результатов, рост потерь подводных лодок

В декабре 1942 года в эксплуатацию были введены очередные новые подводные лодки, и по состоянию на 1 января 1943 года численность подводного флота была следующей: в Атлантике – 164, в Средиземноморье – 24, в Арктике – 21, на Черном море – 3.

Об отправке подводных лодок на Черное море я расскажу в следующей главе.

В декабре среднесуточное число подводных лодок в Атлантике достигло 98. Из них 39 находились в оперативных зонах, а 59 – на переходе к ним или обратно. В ноябре, который был самым результативным месяцем 1942 года, количество потопленного тоннажа, приходящееся на каждую подлодку в сутки в море, составило 220 тонн, а в октябре 1940 года – 920 тонн. Сравнение ясно показывает, насколько усовершенствовалась противолодочная оборона двух ведущих морских держав. Собственно говоря, по истечении трех лет войны ничего другого и нельзя было ожидать. Рано или поздно это должно было случиться, именно поэтому командование подводного флота все эти годы постоянно настаивало на увеличении объема строительства подводных лодок. Теперь, чтобы достичь результатов, сравнимых с первым годом войны, требовалось примерно в три раза больше подводных лодок. Из-за острой нехватки сырья и рабочей силы увеличить число строящихся подлодок или хотя бы ускорить их постройку было невозможно, оставалось только с максимальной эффективностью использовать имеющиеся в нашем распоряжении силы.

8 декабря 1942 года я снова обратился к главнокомандующему с просьбой освободить подводные лодки, занятые в Арктике, для операций в Атлантике. За период с 1 января до 30 ноября 1942 года эти субмарины потопили 262 614

тонн. Такое же число подлодок за аналогичный период в Атлантике отправили на дно 910 000 тонн. Используя эти лодки в Арктике, мы, таким образом, потопили примерно на 650 000 тонн вражеского тоннажа меньше, чем могли бы. Командование подводного флота предвидело такую ситуацию и именно поэтому в январе 1942 года активно возражало против отправки наших подводных лодок в норвежские воды. В результате мы упустили возможность достичь большого успеха, что отрицательно сказалось на наших военных усилиях в целом и явилось дорогим подарком противнику, в особенности если учесть тот очевидный факт, что те же грузовые суда, которые шли в Арктику, предварительно следовали через Атлантику. В то время главнокомандующий не счел мои возражения серьезными, и 6 подлодок остались в норвежских водах.

Последние месяцы 1942 года в Северной Атлантике выдались на удивление штормовыми. А в январе 1943 года разгул стихии достиг и вовсе уж небывалого размаха. Один шторм сменялся другим, еще более яростным, что, естественно, создавало немалые трудности для операций подводного флота. Небо постоянно было затянуто тучами, скрывавшими звезды, а это пагубно отражалось на точности определения местонахождения кораблей и судовождения. Подлодки частенько забрасывало вовсе не туда, куда они намеревались прийти. Систематический поиск противника в таких условиях стал невозможным; если же нам способствовала удача и конвой удавалось обнаружить, ненастная погода мешала атаке. В январе 1943 года вряд ли кто-то смог бы назвать Атлантику приятным местом для морских круизов. Темная ледяная вода вздымалась в гигантские валы, которые, шумя и пенясь, катились вдаль. Человеку сухопутному придется изрядно напрячь свое воображение, чтобы представить, какие трудности приходилось переносить командам маленьких кораблей, а в особенности вахтенным на мостике, куда с упорством, достойным лучшего применения, поминутно обрушивались тонны ледяной воды. Офицеры и матросы несли вахту на мостике, привязавшись надежными ремнями безопасности, чтобы не быть смытыми за борт. При таких условиях о больших успехах говорить не приходилось.

Но не только погода стала причиной того, что в течение первых двух недель января подлодки не сумели обнаружить четыре британских конвоя. В этом месяце у нас создалось впечатление, что англичане изменили своей обычной манере строго придерживаться выбранных маршрутов. Теперь они резко изменяли курсы конвоев, рассеивая их по огромной территории океана. Их система организации движения судов явно стала более

гибкой. У себя на командном пункте мы каждый день составляли карту расположения подводных лодок, показывавшую общую картину их местонахождения в Атлантике. Мы считали, что на основании информации разведки и радиоперехвата противник делал нечто подобное. Затем мы спрашивали себя: куда бы на месте противника я направил конвой, имея перед глазами такую картину? Мы часто спорили, попытается ли противник уклониться от встречи с подлодками, изменив курс конвоя, или же позволит ему плыть дальше в надежде на то, что мы уже передислоцировали подлодки в ожидании этого.

Такие прикидки были необходимы, чтобы принять своевременные меры против предполагаемых действий противника. В 1942 году наши попытки предугадать поведение противника обычно оказывались успешными. Но с начала 1943 года правила игры явно изменились.

Теперь мы знаем, что именно так и было. В середине ноября 1942 года командование флотом, защищавшим западные подходы к островам, принял бывший подводник адмирал сэр Макс Хортон. Черчилль поручил именно ему возглавить битву за Атлантику. Под командованием адмирала Хортона были значительно укреплены британские противолодочные силы, причем речь идет не только о технической стороне вопроса, но и о тактике и боевом духе личного состава. Выдающийся капитан-подводник в Первую.мировую войну и командующий подводным флотом во Вторую мировую, адмирал Хортон лучше, чем кто бы то ни было, понимал замыслы немецкого командования подводного флота и исключительно вовремя принимал соответствующие меры, крайне затруднявшие для нас дальнейшее ведение подводной кампании. «С его знаниями и интуицией, решительностью и неукротимой энергией, он был именно тем человеком, который мог противостоять Дёницу» {Роскилл. Война на море. Т. 2. С. 217).

Шторм и грамотные действия противника помешали нам в начале января предпринять какие-либо серьезные шаги в Северной Атлантике, зато в это время большие успехи были достигнуты в районе Азорских островов.

В конце декабря я отправил группу подводных лодок «Дельфин» на маршрут между Нью-Йорком и Канарскими островами, проходивший по дуге большого круга. Расположившись цепью вдоль оси север-юг, они вели разведку в западном направлении. Мы надеялись в этом районе встретить конвой, идущий в Гибралтар с подкреплением для Североафриканского театра военных действий. Мы знали, что такие конвои проходят не часто. К тому же в этих низких широтах имеется возможность изменения маршрута конвоя без

значительного увеличения расстояния. Однако ввиду огромного значения этих конвоев для продолжения американского наступления я все-таки решил попробовать обнаружить один из них и атаковать.

Четверо суток группа «Дельфин» провела в бесплодных поисках, а 3 января с подлодки «U-514» (командир Оффер-ман), находящейся в районе Тринидада в 900 милях к юго-западу от основной группы, заметили конвой танкеров, идущий курсом на север. «U-514» торпедировала одно судно, после чего контакт был утерян.

Мне представлялось очевидным, что конвой направлялся к Гибралтару мимо Порт-оф-Спейн, Тринидад, и вез топливо американской армии в Северной Африке, а его прибытие вполне могло оказать решающее влияние на ход американского наступления.

Расстояние между точкой, где был замечен конвой, и группой «Дельфин» составляло около 1000 миль. Курса конвоя мы не знали. Тем не менее я надеялся, что он выберет кратчайший маршрут вдоль дуги большого круга. Поэтому я решил, несмотря на тот факт, что конвой был замечен лишь единожды и мы могли только предполагать, какой он выберет курс, отправить на его перехват находящуюся довольно-таки далеко группу «Дельфин». Если выразить наши действия в сухопутных понятиях, это было то же самое, что отдать приказ частям, расположенным в районе Гамбурга, следовать в юго-восточном направлении и перехватить другую часть где-то в районе Милана, предположительно двигающуюся на северо-восток.

Подлодки тотчас отправились в указанную им точку, где, по расчетам командования, они могли встретить конвой.

Из приведенного выше сравнения видно, насколько туманной была информация, на основе которой нам приходилось осуществлять тактическое руководство действиями подводных лодок на необъятных океанских просторах. К несчастью, слишком часто при планировании той или иной операции мы могли рассчитывать только на свои догадки.

3 января группа «Дельфин» отправилась в путь, а на подлодки «U-514» (именно она первой обнаружила конвой) и «U-125» (командир Фолкерс), которая также находилась неподалеку, был передан приказ искать конвой к северо-востоку от той точки, где он был впервые обнаружен. Если конвой удастся обнаружить, с ним следовало поддерживать контакт и не предпринимать больше никаких действий. Однако найти конвой им так и не удалось.

Примерно в то же время, когда группа «Дельфин» получила

приказ идти на встречу с конвоем, с подлодки «U-182» (командир Клаузен), которая направлялась в Кейптаун, заметили конвой в 600 милях от местонахождения группы «Дельфин», шедший прямо на нее. Мне показалось, что более правильно «свести» группу «Дельфин» именно с этим конвоем, поскольку, во-первых, он находился намного ближе, а во-вторых, держал курс на нее. Позже я подумал, что все еще можно направить лодки к другому конвою танкеров, шедшему южнее.

К сожалению, «U-182» очень быстро потеряла контакт с конвоем. Но 5 января в 3.00 с подлодок, которые двигались на южном краю разведывательной цепи, образованной группой «Дельфин», заметили конвой, идущий в западном направлении. Если это был тот конвой, о котором докладывали с «U-182», его средняя скорость должна была составить не менее 14,5 узла – это очень высокая скорость. Но даже если это другой конвой, более тихоходный, его положение на южном краю разведывательной цепи было неблагоприятным. Лодкам, находящимся на северном краю цепи, требовалось не менее 10 часов, чтобы приблизиться.

И хотя теперь у нас была реальная цель, находящаяся достаточно близко, шансы успешной атаки казались мне минимальными. Я считал, что более правильным будет позволить группе «Дельфин» следовать дальше и попытаться установить контакт и атаковать конвой, замеченный ранее к северо-востоку от Тринидада. Когда я уведомил мой штаб о принятом решении, мне напомнили, что я сам всегда утверждал: одна птица в руках лучше, чем две в кустах. Мои офицеры настаивали, что следует атаковать ближайший конвой, а не ввязываться в операцию, для которой потребуется многосуточный переход, при этом совершенно неизвестно, удастся ли обнаружить цель. Я не верил, что идущий на запад конвой действительно является «птицей в руках». Я считал, что эти суда идут в балласте и по спокойной воде будут поддерживать высокую скорость. Единственным итогом такой операции станет повышенный расход топлива и довольно средний результат атаки. Поэтому я настоял на своем, и подлодки пошли дальше на юг.

7 января в 14.00 я приказал группе «Дельфин» сформировать патрульную цепь к западу от Канарских островов. В ней было 8 лодок, которые двинулись курсом 240° со скоростью 7 узлов. Формирование, растянувшись, покрыло пространство 120 миль.

Ночью, когда взошла луна, подлодки в цепи развернулись и пошли обратным курсом, то есть теперь они шли ожидаемым курсом конвоя, чтобы убедиться, что вражеские корабли не проскользнули незамеченными под покровом темноты.

8 общем, мы сделали все от нас зависящее, чтобы обнаружить

конвой. И удача в конце концов нам улыбнулась. Даже последний маневр, когда лодки легли на курс, которым, как мы предполагали, шел конвой, оказался удачным. Утром 8 января при первых проблесках зари конвой танкеров был замечен. Суда двигались прямо в середину патрульной цепи. Когда начали поступать первые сообщения о конвое, я не мог не почувствовать огромное облегчение. Слава богу, мы все-таки охотились не за призраком.

Атаки подводных лодок на конвой продолжались до 11 января. Конвой состоял из 9 танкеров. 7 из них оказались потопленными. Это был весьма неплохой результат. Конвой, по словам Роскилла, был «разодран на куски».

Генерал фон Арним, сменивший генерала Роммеля на посту главнокомандующего немецкими войсками в Северной Африке, прислал мне благодарственную телеграмму. Он лучше, чем кто бы то ни было, понимал, что значила для противника потеря уничтоженного нами горючего.

В этой операции отличились «U-436» (командир Зейбике), «U-575» (командир Хейдеман) и «U-571» (командир Мёльман).

Прежде чем перейти к рассказу о событиях февраля 1943 года, я хочу упомянуть, что, получив назначение на должность главнокомандующего военно-морскими силами страны, я остался командующим подводным флотом. Это, на мой взгляд, было вполне правильно. Во-первых, подводники меня хорошо знали и доверяли мне, а во-вторых, на подводном флоте в то время просто не было человека, который обладал бы такими знаниями и опытом ведения подводной войны, как я.

Чтобы остаться рядом со мной, штаб подводного флота вошел в состав штаба ВМС в качестве составной части – 2-го сектора. Эти организационные перемены не имели негативных последствий для деятельности подводного флота – все прошло гладко.

Ежедневное оперативное руководство операциями подводных лодок я мог со спокойной совестью поручить моему начальнику штаба контр-адмиралу Годту, с которым меня связывали долгие годы совместной работы. Этот опытный офицер внес значительный вклад в разработку тактики подводных операций в мирное время и в ее практическое применение в военный период. Рядом с ним трудился Геслер, очень квалифицированный и знающий штабной работник. Таким образом, даже после моего назначения главнокомандующим дела подводного флота остались в тех же руках, что и раньше.

В конце января с подлодки «U-456» (командир Тейхерт), следующей в условиях сильного западного ветра в северной части

Атлантики, заметили конвой, идущий на восток. Вблизи находилось только 5 подводных лодок, еще не объединенных в тактическую группу, причем почти все они располагались намного западнее. Поэтому им пришлось догонять конвой, причем до установления контакта должно было пройти несколько суток.

В течение трех суток капитан-лейтенант Тейхерт упорно поддерживал контакт с конвоем и атаковал его, так и не дождавшись помощи. Ему удалось потопить 3 судна (24 823 тонны). Остальные лодки успеха не добились. Из сообщений с «U-456» выяснилось, что конвой был быстроходным. По нашим данным, это был HX-224, вслед за которым через двое суток должен был последовать еще один конвой в Великобританию – SC-118.

Из перехваченных и расшифрованных сообщений противника мы знали, что конвой вышел из Нью-Йорка 24 января с очень ценными военными грузами для Мурманска, причем по пути он должен был зайти в Северный пролив. Перед нами встал вопрос: обойдет ли этот конвой район, где его предшественник HX-224 был атакован немецкими подводными лодками, или же англичане решат, что район будет чист, поскольку подлодки, преследуя предыдущий конвой, успеют уйти достаточно далеко? Командование подводного флота решило сосредоточить в этом районе все имеющиеся поблизости подводные лодки, объединив их в группу, названную «Стрела». Собравшись, группе следовало начать движение в западном направлении навстречу конвою. Надежда на то, что мы поступили правильно, укрепилась, когда 4 февраля было получено радиосообщение с «U-632» (командир Карф), которое гласило, что подобран офицер, уцелевший после гибели танкера из конвоя HX-224. Этот человек утверждал, что следующий конвой идет тем же курсом. В этот же день в полдень конвой действительно был обнаружен, и сражение началось. Учитывая высокую ценность груза, конвой имел усиленное прикрытие с воздуха и очень мощный эскорт. Сражение было не из легких, об этом можно судить по нашим потерям. Три подлодки – «U-187» (командир Мюних), «U-609» (командир Рудлофф) и «U-624» (командир фон Зоден-Фрауенгоф) были потеряны, еще четыре – повреждены глубинными бомбами. «Сражение с морским и воздушным эскортом было на редкость ожесточенным, большинство подлодок противника пострадали от бомб…» – писал Рос-килл (Война на море. Т. 2. С. 356). Судя по данным англичан, мы потопили 13 судов (59 765 тонн).

Это была, возможно, самая тяжелая схватка с конвоем в той войне. Наши подводники показали себя с самой лучшей стороны.

Даже трудно себе представить, сколько воли и мужества необходимо для того, чтобы после атаки глубинными бомбами отдать приказ всплыть, снова приблизиться к противнику и сделать очередную попытку атаковать корабли эскорта, прекрасно понимая, что неудача означает уничтожение лодки. Подвиги наших капитанов-подводников в сражениях против конвоев должны занять почетное место в истории войны на море.

Англичане тоже делали соответствующие выводы из понесенных потерь и принимали соответствующие меры.

«Мы поняли, что даже наличие постоянного воздушного эскорта в течение дня не спасает нас от вражеских атак на конвои долгими зимними ночами. Было ясно, что «крепости» и «либерейторы» необходимо как можно скорее оборудовать прожекторами. В истории этого конвоя особенно неприятно то, что тяжелые потери были нанесены, несмотря на усиленный эскорт. Благодаря американскому подкреплению с Исландии конвой сопровождало 12 военных кораблей – в два раза больше, чем обычно! Но только помощь американцев оказалась не слишком весомой – люди не имели специальной подготовки к действиям в составе группы. Нам пришлось усвоить урок: квалификация людей важнее, чем их количество. Был получен и еще один урок: в столь затяжных сражениях расход глубинных бомб чрезвычайно велик. Значит, необходимо предусмотреть возможность пополнения боеприпасов, которые следует перевозить на торговых судах. К тому же мы получили дополнительные аргументы в пользу создания «групп поддержки» для усиления защиты конвоев. Они являлись, по словам адмирала Хортона, «жизненно необходимыми для обеспечения приемлемой степени безопасности» (Роскилл. Война на море. Т. 2. С. 356-357).

17 февраля в условиях сильного шторма с подлодки «U-69» (коммандир Ульрих Греф) к востоку от Ньюфаундленда заметили следующий в западном направлении конвой ON-165. В течение двух суток 2 подлодки с упорством вцепившегося в добычу бультерьера не отставали от конвоя и в конце концов потопили 2 судна. Туман, шторм и атмосферные возмущения, препятствовавшие прохождению радиосигналов, не позволили нам задействовать в операции больше субмарин. Атаковавшие конвой подлодки «U-69» и «U-201» (командир Розенберг) были потоплены эсминцами «Фейм» и «Виска-унт», на счету которых уже было 2 наши подлодки еще в октябре 1942 года. Именно успешные действия эсминцев укрепили адмирала Хортона во мнении, что квалификация важнее количества. У нас не было причин радоваться исходу сражения, поскольку за потопление двух вражеских судов мы заплатили гибелью двух подлодок.

18 февраля мы получили сообщение, что в 300 милях к западу от Северного пролива замечен самолет, сопровождающий конвой. Оттуда один из его сигналов был перехвачен станцией слежения за самолетами в Париже. Информация показалась мне достаточно важной, чтобы немедленно отправить две группы подлодок на перехват. На следующий день с той же станции слежения нам сообщили, что конвой определенно идет на юго-запад. В ожидаемом районе конвой был вовремя обнаружен, и одна из групп подлодок начала атаку.

Сражение происходило во время движения и растянулось на 1100 миль. Оно продолжалось с 21 по 25 февраля, причем обе стороны проявили незаурядное упорство и мужество. 2 субмарины – «U-606» (командир Дёхлер) и «U-225» (командир Леймкюхлер) – были потеряны. Противник лишился 14 судов (88 000 тонн); 1 судно (9382 тонны) получило повреждения. Успех определенно был на нашей стороне.

21 февраля «U-664» (командир Адольф Греф) приблизилась к еще одному конвою, идущему на запад, и потопила 2 судна (13 466 тонн). Она не смогла сохранить контакт, поэтому направить другие подлодки к конвою не представилось возможности.

В удаленных районах в январе и феврале немецких подлодок почти не было – их по-прежнему не хватало. К тому же там тоже начала приживаться конвойная система, поэтому условия для нас стали намного менее благоприятными, чем ранее. Тем не менее «U-124» (командир Мор) к востоку от / Тринидада атаковала конвой и потопила 4 судна (23 566 тонн). I

В районе Кейптауна одиночные суда тоже больше практически не встречались – судопоток был организован в конвои, которые шли вдоль берега под сильной охраной. Немецкие подводные лодки перешли к Дурбану и Лоренсу-Маркишу. Об их деятельности в этом районе я расскажу немного позже.

Пришлось констатировать факт, что в январе наши разведывательные мероприятия результатов не дали. После длительных неудач мы снова оказались перед вопросом: что может знать противник о диспозиции наших подлодок? Ведь даже неспециалисту понятно, что самые удачные тактические решения бесполезны, если противник может без труда заглянуть в наши карты и принять своевременные меры.

Мы строго придерживались правил безопасности, всячески старались обеспечить секретность. Тем не менее мы предполагали, что в окулированной Франции действует хорошо законспирированная шпионская сеть, агенты которой, весьма вероятно, есть и на наших базах. Для разведки противника,

скорее всего, не являлось тайной распределение наших лодок по базам, так же как и даты их выхода в море и возвращения в порт. Очевидно, и районы, куда они направлялись, тоже были известны врагу. Мы многократно проверяли и перепроверяли свои шифры, стремясь сделать их недоступными для взлома. А руководитель военно-морской разведки был уверен (и ни от кого своего мнения не скрывал), что расшифровать наши коды противник не сможет. Мы до сих пор не знаем, удалось англичанам отгадать эту загадку или нет.

В этой книге мне уже неоднократно представлялся случай упомянуть о прекрасной работе немецких шифровальщиков – службы Б. Им неоднократно удавалось взламывать даже самые сложные британские шифры. В результате немецкое командование регулярно получало передаваемые англичанами конвоям приказы и рейсовые инструкции, а в январе и феврале даже британские сводки о местонахождении немецких подводных лодок, которые направлялись командирам конвоев в море и содержали известную англичанам информацию о распределении наших подлодок по разным морским районам. Эти сводки оказывали нам неоценимую помощь, поскольку из них мы узнавали, какие сведения известны противнику и насколько они верны. Мы пришли к следующему выводу:

«За исключением двух-трех сомнительных случаев, англичане опираются на доступную для них информацию о местонахождении наших подлодок, на основании которой делают логические выводы. Проведенное нами расследование доказало, что с помощью установленных на самолетах радаров противник имеет возможность с большой степенью точности устанавливать местонахождение немецких подлодок, что дает возможность конвоям предпринять обходной маневр».

Таким образом, мы пришли к заключению, что значительную часть информации о местонахождении наших подводных лодок противник получает с помощью авиационного радара с очень большим радиусом действия. Этому мы ничего не могли противопоставить. 3 марта 1943 года я передал на подлодки приказ, на основании которого при обнаружении работающего радара противника подлодка должна была немедленно погрузиться на 30 минут – экстренная мера, эффективность которой была весьма сомнительной.

Мы не имели в своем распоряжении воздушной разведки, поэтому мой непосредственный противник, адмирал Хортон, имел преимущество – он мог заглянуть в мои карты, а у меня не было возможности ответить тем же. Во время Второй мировой войны Германия вела войну на море без военно-морской авиации

– это было основной особенностью наших военно-морских операций, которая никак не вписывалась в рамки современной войны и оказала решающее, причем крайне негативное влияние на ход событий.

8 конце февраля 2 группы подводных лодок – «Сорванец» и «Бургграф» – прочесывали район к востоку от Ньюфаундленда, рассчитывая перехватить конвой в Великобританию. И действительно, 27 февраля с подлодок, расположенных на северном краю патрульной цепи, заметили быстроходный конвой HX-227. При атаке 2 судна (14 352 тонны) было потоплено, но при установившихся погодных условиях (волнение, снежные заряды, град) попытка задействовать в операции дополнительные подлодки, которые находились довольно далеко позади конвоя, не удалась.

Следующий конвой SC-121 проскользнул мимо подлодок незамеченным, несмотря на то что были выполнены все необходимые маневры, чтобы помешать ему это сделать. Только когда конвой достиг точки в 90 милях к северо-востоку от подлодок, его заметили с одной из лодок. И снова подводные лодки оказались в хвосте конвоя, который рассчитывали атаковать. С этим ничего нельзя было поделать. Несмотря на неудачную попытку догнать конвой HX-227, я приказал начать преследование SC-121.

На этот раз удача от нас не отвернулась. Сильное волнение, туман, а также периодически налетавшие заряды снега и града разбросали суда конвоя. Подлодкам удалось догнать и потопить 13 судов (62 198 тонн) и повредить еще одно.

9 марта командование подводного флота получило информацию от службы Б – точные координаты конвоя HX-228, идущего на восток. Он находился в 300 милях от района, где развернулась группа наших лодок «Новь». Основываясь на имеющемся опыте, мы предположили, что противник засек группу «Новь», которая несколько суток шла в западном направлении, поэтому конвой предпримет обходной маневр, чтобы оказаться за пределами ее досягаемости. В связи с этим я немедленно перебросил группу на 120 миль севернее. Тут я ошибся. На следующий день конвой спокойно проследовал мимо южного конца патрульной цепи. Если бы я не переместил лодки, конвой угодил бы прямо в ловушку. Что ж, в шахматной игре можно сделать и неверный ход. А попытки поставить себя на место противника и предугадать его действия далеко не всегда бывают удачными. Конечно, возможно, мой английский оппонент понял, что я, вероятнее всего, сделаю, и поэтому позволил конвою следовать прежним курсом. Он ведь тоже старался просчитывать

действия на несколько шагов вперед. Но ничуть не менее вероятно, что в условиях жестокой непогоды противник просто-напросто не обнаружил подводных лодок.

Как бы то ни было, а подлодки теперь располагались значительнее севернее конвоя и быстро приблизиться не могли. Из этого конвоя было потоплено только 4 судна (24 175 тонн). В этом бою отлично проявил себя капитан-лейтенант Тройер, который и раньше уже неоднократно демонстрировал отличную работу. Во время атаки из подводного положения его подлодка едва не была уничтожена. В журнале боевых действий имеется следующая запись:

«10марта 1943 года. 30° з. д., 51° с. ш. Двигаюсь под прямым углом к курсу противника. Всплыл, как только последний появился из снежного шквала. Вышел на прекрасную позицию в середине конвоя. Выпустил одну торпеду, которая не взорвалась. Вторая торпеда, выпущенная с расстояния 3100 ярдов, попала в цель.

21.31. Выпустил две торпеды по двум крупнотоннажным судам. Первая торпеда попала в цель. Судно взорвалось и исчезло в огромном облаке пламени и дыма. Стальные листы летали в воздухе, как обрывки бумаги. Судя повсему, произошел взрыв боеприпасов.

Вскоре после этого отмечено попадание в корпус еще одного судна, которое тоже взорвалось. Судно ушло носом в воду. Тяжелые осколки ударяются в перископ, который стало трудно поворачивать. В отсеках лодки слышен грохот. Ушел на глубину, затем снова всплыл под перископ, увидел взрыв торпеды.

Цель для торпеды из 3-й трубы – современный 5-тысяч-ник с двойными мачтами – дал полный ход назад, чтобы не врезаться во взорванное судно. Выстрел был сделан наугад. Перископ отказал, я ничего не видел. Было только слышно, как на нас сыплются обломки. В лодке стоял ужасный шум. Создавалось впечатление, что мы находимся под обстрелом. Ясно слышал, что судно затонуло, затем наступила относительная тишина. Попытался опустить перископ, чтобы очистить линзы. Он опустился на 5 футов и застрял. Очевидно, погнулся. Акустики доложили, что слышат шум винтов эсминца, идущего на высокой скорости. Снова поднял перископ. Почти ничего не увидел. Затем я сам, без всякой акустической аппаратуры услышал шум винтов приближающегося эсминца и приказал срочно нырять и полный вперед. Глубинные бомбы – 2 серии по четыре – взорвались довольно близко. Течь из люка боевой рубки. Внутрь начала поступать вода. Лодку несколько раз подбросило, после чего она стала погружаться».

Во время этого сражения старший офицер эскорта на корабле «Харвестер» потопил «U-444» (командир Лангфельд). При таране «Харвестер» сам получил серьезные повреждения и не смог уклониться от торпеды, пущенной с «U-432» (командир Экхарт), которая и отправила его на дно вместе со старшим офицером эскорта. «U-432», в свою очередь, была потоплена корветом «Аконит». Эта история – «хороший пример безжалостно наносимых друг другу ударов, что было отличительной чертой сражений» (Роскилл. Война на море. Т. 2. С. 365).

14 и 15 марта подлодки, участвовавшие в этом бою, находились в районе 20-го меридиана и прочесывали морское пространство в западном направлении. Мы ожидали очередной конвой из Галифакса – HX-229, который, судя по перехваченной информации, находился к юго-востоку от мыса Рейс и следовал курсом 89°.

14 марта мы получили расшифровку еще одного перехваченного сообщения. Сиднийский конвой SC-122 13 марта в 20.00 получил приказ по достижении указанной точки изменить курс на 67°. Сообщения оказались очень кстати. Оставалось только в очередной раз пожалеть об огромных преимуществах, которые мы могли бы иметь в этой войне, если бы у нас была собственная разведывательная авиация.

Теперь важно было как можно быстрее приблизиться к этим конвоям. Одна из групп подлодок тут же была направлена к самому восточному из конвоев – SC-122. Вечером следующего дня в условиях жесточайшего шторма с одной из подлодок заметили эсминец, идущий на восток. Мы предположили, что это часть эскорта конвоя SC-122. Однако поиски конвоя оказались безрезультатными. Лишь на следующее утро на юго-востоке был замечен конвой. Сначала мы решили: это и есть конвой SC-122, поскольку получили расшифрованное сообщение, что конвой из Галифакса не лег на курс 89°, а следует в северном направлении под прикрытием восточного побережья Ньюфаундленда, явно имея целью обойти район расположения подводных лодок.

Но очень скоро стало ясно, что сообщение не может быть правильным. Возможно, оно было отправлено в качестве дезинформации. В действительности обнаруженный нами конвой оказался конвоем HX-229, с которым первый контакт был установлен 16 марта. На следующую ночь в поле зрения попал другой конвой, находящийся в 120 милях к востоку, это и был тихоходный конвой SC-122. Более быстроходный конвой HX-229 догнал конвой SC-122, после чего они объединились.

38 подлодок (3 группы, 3 «волчьи стаи») набросились сначала на конвой из Галифакса, затем на конвой из Сидни, а потом уже

на общую массу судов. В ночь с 16 на 17 марта – первую ночь сражения – у конвоев не было воздушного прикрытия, и подлодки этим не преминули воспользоваться. Хотя светила полная луна, то есть для атаки на поверхности было слишком светло, подлодки сумели потопить 14 судов (90 000 тонн).

Начиная с раннего утра 17 марта конвоям было обеспечено постоянное воздушное прикрытие, да и эскортные группы были значительно усилены. Стояла неустойчивая погода. Периоды затишья и относительно неплохой видимости сменялись штормами, принесенными яростными северо-восточными ветрами.

Сражения продолжалось и днем и ночью с 16 до 19 марта. Подлодки наносили удары, на которые немедленно следовали ответы кораблей эскорта и авиации противника. 19 марта подлодка «U-384» (командир фон Розенберг-Гружински) была потоплена атакой с воздуха. Почти все лодки получили хотя бы небольшие повреждения от взрывов глубинных бомб, две из них были повреждены серьезно. Но все равно успех был впечатляющий. В общей сложности подлодки потопили 21 судно (141 000 тонн) и один корабль эскорта. Несколько судов получили повреждения. Это был, пожалуй, самый большой успех, когда-либо достигнутый нами в операциях против конвоев, или, по словам Роскилла, «настоящая катастрофа для союзников» (Война на море. Т. 2. С. 366).

Поражение произвело глубокое впечатление на специалистов британского адмиралтейства, которые позже заявили, что «немцы никогда еще не были так близки к тому, чтобы прервать сообщение между Новым и Старым Светом, как в марте 1943 года».

Капитан Роскилл писал:

«Невозможно оглянуться на события того страшного месяца, не испытывая откровенного ужаса из-за величины понесенных нами потерь. Только за первые 10 дней мы потеряли 41 судно, за вторую декаду – 46. Всего за 20 дней на дно было отправлено более полумиллиона тонн торгового тоннажа. К тому же почти 2/3 всех потопленных судов шли в составе конвоев, что делало потери еще более серьезными. «Создалось впечатление, – писали наши штабисты уже после того, как кризис миновал, – что мы больше не можем считать организацию движения судов конвоями эффективным средством обеспечения безопасности». За три с половиной военных года конвойная система стала основой нашей морской стратегии. Что предпримет адмиралтейство, если окажется, что конвойная система потеряла свою былую

эффективность? Этого никто не знал. Но, судя по всему, англичане как раз тогда почувствовали, что до поражения уже рукой подать» (Война на море. Т. 2. С. 368-369).

Однако мартовский успех оказался последней решающей победой немцев в войне с конвоями.

26 марта был замечен авианосец, находящийся под защитой эскорта конвоя, следующего в западном направлении. Взлетевшие с его палубы самолеты не дали немецким подлодкам приблизиться.

В тот же день, по нашим расчетам, недалеко.оттуда должен был пройти быстроходный конвой HX. На этот раз предположения командования подводного флота оказались правильными. Подлодки перешли в нужный район и 28 марта обнаружили конвой. И почти сразу же разразился шторм такой силы, что его назвать можно было только ураганом. Тем не менее я не отдал приказ подлодкам выйти из боя. Я считал, что погодные условия для судов конвоя будут так же тяжелы, конвойный ордер будет нарушен, суда разбросаег на большой площади, а значит, у подлодок появится больше шансов на успех. Однако ситуация сложилась таким образом, что подвернулась всего лишь одна возможность атаки. Ярость шторма оказалась настолько велика, что воспользоваться оружием было невозможно.

Командир «U-260» капитан-лейтенант Пуркгольд записал в журнале боевых действий:

«U-260». 28 марта 1943 года. Сила ветра 11 баллов, волнение 9, ветер юго-восточный, ураган.

20.30. Заметили пароход примерно на 8000 тонн. Борется со штормом. Расстояние 4000 ярдов. Находимся от него справа по борту. Принял решение атаковать на поверхности до наступления темноты. При таком волнении вероятность обнаружения подлодки противником минимальна. Водяная пыль снижает видимость до 1-2 миль. В 21.05 начал атаку. Неудачно – я недооценил скорость цели. Не понял, что возможность упущена, поскольку высокие волны, постоянно захлестывающие лодку, не позволяли мне увидеть цель. Начал преследование, стремясь, если представится возможность, атаковать до наступления темноты, поскольку при таких погодных условиях в темноте цель слишком легко потерять.

22.00. Прекратил преследование. Двигаясь на полной скорости, лодка дважды уходила под воду. Продув танки и снизив скорость, сумел удержать ее на поверхности. Оставаться на мостике нельзя – можно утонуть. За короткое время в лодку поступило около 5 тонн воды через люк боевой рубки, голосовую трубу и вентиляционную шахту. Расстояние до цели стало

увеличиваться. С тяжелым сердцем я отказался от преследования и изменил курс…»

Яростный ураган не пощадил и противника. Судно командира конвоя перевернулось, все члены экипажа погибли.

Мы с удивлением обнаружили, что, несмотря на ураган, воздушный эскорт остался с конвоем. Конечно, самолеты не могли атаковать наши подлодки, но они не позволили им подойти к конвою близко. Когда спустя несколько дней шторм утих, подлодки уже были слишком далеко позади, чтобы можно было планировать атаку. И так бывает – ситуация складывается удивительно благоприятно, а погода путает все планы. Примерно в это же время командование получило сообщение от летчиков об идущем на север конвое, обнаруженном у берегов Испании в районе мыса Финистерре. 2 подлодки, шедшие в оперативные зоны, – «U-404» (командир фон Бюлов) и «U-662» (командир Хайнц Эберхард Мюллер) – были направлены к нему. Они потопили 4 судна (23 830 тонн) и повредили пятое.

Большинство подводных лодок, сражавшихся с конвоем в северной части Атлантики во время урагана, были вынуждены получить топливо в море и вернуться домой. В оперативной зоне осталась только одна группа, имеющая возможность вступить в бой с противником. Она и была направлена к конвою из Галифакса, который был своевременно обнаружен. Из-за усиленного воздушного прикрытия, обеспеченного самолетами, базировавшимися на авианосце, удалось потопить только 6 судов. Самолеты не позволили подлодкам выйти на удобную для атаки позицию впереди конвоя.

Сегодня мы знаем, насколько к тому времени возросли силы эскорта. В марте появились давно ожидаемые противником эскортные авианосцы. С их появлением в Северной Атлантике не стало территории, не обеспеченной воздушным прикрытием.

Одновременно у противника начали действовать группы поддержки. Такая группа состояла из 4-6 противолодочных кораблей, ею обычно командовал капитан королевского флота. Моряки в этих группах были отлично подготовлены в вопросах тактического взаимодействия и противолодочной войны. Их задача заключалась в поддержке конвоев во время атаки подводных лодок. Обнаружив подводную лодку, они могли начинать преследование, несмотря на то что таким образом они удалялись на значительное расстояние от конвоя. Корабли эскорта не могли делать то же самое и обычно быстро прекращали преследование немецких подлодок, поскольку, удаляясь от своих подопечных, они ставили под удар выполнение основной задачи – защиты судов конвоя.

Третьим решающим фактором, перевесившим чашу весов на сторону противника в подводной войне, стало увеличение в северной части Атлантики численности авиации с очень большим радиусом действия.

Исключительные результаты, которых немецкие подлодки добились в первой половине марта 1943 года, стали причиной ожесточенных дискуссий, развернувшихся между британским адмиралтейством и министерством авиации. Командование бомбардировочной авиации и штаб ВВС считали, что ослабить натиск со стороны Германии можно только путем непрерывных атак бомбардировщиков на наземные объекты, именно это является необходимой предпосылкой победы. Адмиралтейство возражало, заявляя, что «искусство всеобщей стратегии должно применяться ко всем нашим силам, имеющим общую цель. Эта цель – стратегическое наступление всех родов войск в Европе. Уничтожение подводных немецких лодок является необходимой прелюдией к успешной реализации нашего наступательного плана…». «Такова была проблема, которую кабинет, действуя через противолодочный комитет премьер-министра, должен был решить» {Роскилл. Война на море. Т. 2. С. 370). Черчилль принял сторону адмиралтейства.

Подводя итоги разногласиям относительно использования авиации с большим радиусом действия и комментируя решение Черчилля по этому вопросу, капитан Роскилл писал:

«Насколько может судить автор этой книги, ранней весной 1943 года мы были очень близки к поражению в Атлантике. Если бы мы действительно потерпели это поражение, история сделала бы вывод, что его причиной стала нехватка двух эскадрилий самолетов с большой дальностью полетов для выполнения функции воздушного эскорта».

Таким образом, в конце марта 1943 года британское правительство сконцентрировало свои усилия на поражении немецкого подводного флота. По прошествии трех с половиной лет войны мы привели великую морскую державу на грань поражения в битве за Атлантику – и это имея только половину от требуемого числа подводных лодок!

Подводная война могла сложиться совершенно иначе, если бы после аннулирования морского соглашения весной 1939 года или даже после официального объявления войны правительство обеспечило нас необходимыми материалами и рабочей силой для быстрой постройки большого числа субмарин и мы смогли бы бросить их в бой, пока не стало поздно.

В действительности наши лидеры, судя по всему, не вынесли никаких уроков из итогов Первой мировой войны. Мы снова

ввязались в глобальный военный конфликт, имея недостаточное число субмарин и, несмотря на опыт Первой мировой войны, даже во время войны не сделали ничего, чтобы в минимальное время максимально расширить наш подводный флот. Так сложилось, потому что наши политические лидеры и их военные советники непоколебимо верили, будто они смогут выиграть на суше войну, в которой нам противостояли две величайшие в мире морские державы. Новые средства, введенные в бой противником, – эскортные авианосцы, группы поддержки и авиация, способная преодолевать огромные расстояния, – конечно, сами по себе являлись отнюдь не малой силой. Но своим сокрушительным успехом они обязаны прежде всего коротковолновому радару, работающему на 10-сантиметровых волнах. Имея сей чудодейственный прибор, противник мог в любое время дня и ночи, в любую погоду, в условиях густого тумана и плохой видимости, обнаружить подводные лодки на поверхности воды, направить к ним свои корабли или самолеты и уничтожить.

Пагубное влияние этих радаров на действия немецких подводных лодок против конвоев можно проиллюстрировать на примере операции, проведенной в середине марта в районе Азорских островов против американского конвоя, следующего в Средиземное море. Мы были обязаны сделать все от нас зависящее, чтобы помочь нашим войскам, положение которых на тунисском плацдарме становилось все более опасным. Поэтому мы систематически пытались перехватить американские конвои, везущие подкрепление в Северную Африку.

Для этой цели 12 марта группа немецких подводных лодок «Бесстрашные» была развернута цепью в 500 милях к юго-западу от Азорских островов и двинулась на запад на перехват конвоя. В тот же вечер лейтенант Келлер, капитан «U-130», доложил командованию, что заметил конвой. На следующую ночь подлодка «U-130» была уничтожена и контакт с конвоем утерян. Восстановить его удалось только 14 марта.

Теперь 9 подводных лодок находились в пределах видимости конвоя, но не имели возможности приблизиться на дистанцию выстрела. И хотя в этом месте у конвоя не было воздушного прикрытия, корабли эскорта все равно обнаружили наши подлодки и не подпускали их к конвою ближе чем на 10-15 миль.

Оценив ситуацию, командование 16 марта приказало группе не лезть на рожон и ограничиться поддержанием контакта на максимальном расстоянии, то есть наблюдая за дымом из труб судов или же за работой вражеских радаров с помощью поисковых приемников, оставаясь вне пределов видимости эсминцев. Выйдя на позицию, откуда можно провести совместную атаку, лодки

должны были погрузиться до появления ведущих эсминцев эскорта и атаковать из подводного положения.

Применяя такую тактику, мы отлично понимали: есть риск, что подлодки вообще не смогут атаковать, если конвой, идущий на зигзаге, в решающий момент изменит курс.

Тем не менее определенный успех был достигнут. При атаке из подводного положения 4 судна (28 018 тонн) было потоплено, еще несколько повреждено. Начиная с 17 марта конвои сопровождала авиация, вылетающая из Гибралтара навстречу. 19 мая мы прекратили преследование конвоя.

Из приведенных выше описаний видно, что для районов с преимущественно спокойной погодой, где условия для радиолокации весьма благоприятны, одних только кораблей эскорта вполне достаточно, чтобы крайне затруднить, а то и вообще сделать невозможным для подводных лодок сближение с конвоем.

В конце марта часть «Бесстрашных» атаковала конвой между Канарскими островами и берегом Африки. В результате атаки из подводного положения было потоплено 3 судна. После этого к конвою подоспело настолько мощное воздушное прикрытие авиации наземного базирования, что, хотя подлодки преследовали конвой еще четверо суток, они так и не смогли приблизиться на расстояние выстрела. Почти все лодки оказались поврежденными, причем три из них настолько сильно, что их пришлось вывести из района боевых действий.

На более удаленных театрах военных действий, таких, как, к примеру, Карибское море к юго-востоку от Тринидада, в марте 1943 года мы обнаружили, что противолодочная защита стала намного серьезнее, и все благодаря тому же радару. Командир «U-150» Нейтцель сумел использовать возможность, представившуюся ему 8 марта, когда он недалеко от Кайенны (Французская Гвиана) обнаружил конвой, следующий к Тринидаду. За трое суток он потопил 3 судна (18 240 тонн) и повредил торпедами еще 5 судов (35 890 тонн). Тот факт, что эти 5 судов не затонули, ясно показывает, насколько нашему подводному флоту не хватало действительно надежных магнитных взрывателей – только они могли гарантировать, что каждая торпеда потопит судно.

Даже в доселе благодатном районе Кейптауна в марте число потопленных судов составило 1-2 единицы на подводную лодку. Капитан-лейтенант Лассен («U-160») сумел добиться результата выше среднего. Он обнаружил конвой к югу от Дурбана, потопил 4 судна (25 852 тонны) и повредил еще 2 (15 224 тонны).

В мартовских сражениях против конвоев большинство

участвовавших в них подлодок полностью израсходовали запасы топлива и боеприпасов и были вынуждены вернуться на базы. В результате в начале апреля в северной части Атлантики наблюдался «лодочный вакуум», и только в середине месяца к северо-востоку от мыса Рейс, Ньюфаундленд, снова появилась группа подлодок «Синица». В конце апреля некоторое количество подлодок также находилось на переходе от бискайских портов в этот регион. С одной из них заметили идущий на восток конвой, который следовал несколько необычным маршрутом, пролегающим в 400 милях к северу от Азорских островов. Это был конвой HX-233, направленный по обходному, южному пути, чтобы обойти немецкие подводные лодки, которые, по мнению противника, находились севернее.

Еще 4 сумбарины, следующие независимо в свои оперативные зоны, были срочно направлены к конвою, к которому и подошли одна за одной в течение суток. В условиях спокойной, безветренной погоды, обычно царившей в этих широтах, все подлодки были сразу же обнаружены радарами очень сильного эскорта противника и подверглись жестоким атакам глубинными бомбами. 1 судно (7487 тонн) было потоплено и 1 лодка «U-176» (командир Брунс) потеряна.

Один из следующих восточных конвоев также был направлен более южным маршрутом и был замечен 18 апреля. Судя по всему, англичане твердо знали, что группа «Синица» располагается севернее.

Я не дал разрешения подлодкам, находившимся в этом районе, атаковать конвой – в условиях полного штиля это было слишком опасно.

«Низкие результаты, достигаемые главным образом ценой высоких потерь, делают операции в этом районе неприемлемыми» (Журнал боевых действий подводного командования, 18 апреля 1943 года).

Поскольку это был уже второй конвой, который обошел «Синицу» с юга, нам следовало решить, когда и куда перебросить группу. Вопрос заключался в следующем: пойдет ли следующий конвой также южным маршрутом или же направится через Северную Атлантику, поскольку уже будет известно, что HX-233 на юге нарвался на немецкие подводные лодки. Проблема была решена после получения информации от службы Б о том, что после прохождения мыса Рейс конвой HX-234 резко повернет на север. В этом случае он не встретится с подлодками, поджидающими его на юге, и обойдет группу «Синица» с запада.

Группа «Синица» получила приказ идти на высокой скорости на северо-запад. 21 апреля конвой HX-234 был обнаружен.

Одновременно одна из подлодок группы столкнулась с другим конвоем, следующим на юго-запад, и атаковала его. В условиях плохой видимости и снегопада контакт с обоими конвоями был в тот же вечер потерян. Было потоплено 3 судна (13 428- тонн).

Капитан-лейтенант Трота, который совершал первый боевой поход на новой подлодке «U-306», сумел восстановить контакт с конвоем HX 23 апреля. Несмотря на плохую видимость и активность эскорта, он поддерживал контакт на протяжении суток, что дало возможность подойти к конвою еще нескольким подлодкам. В крайне неблагоприятных условиях (дождь, град, туман, снежные заряды) высоких результатов достичь конечно же невозможно. 2 судна (17 394 тонны) было потеряно, еще 1 (5313 тонн) повреждено. В этом же бою погибли 2 подлодки – «U-189» (командир Куррер) и «U-191» (командир Фин).

В апреле впечатляющие результаты были достигнуты в районе Фритауна. 5 судов, плывущих в одиночку, были потоплены в непосредственной близости от порта. А успех «U-515» (командир Хенке) в операции против конвоя, направлявшегося к Фритауну, можно по праву назвать уникальным. Капитан сообщил об операции следующее:

«30 апреля. 21.00. Местонахождение – 90 миль к югу от Фритауна. Вижу дым в 15 милях, пеленг 145°. Обнаружил конвой из 14 груженых судов от 5 до 7 тысяч тонн, эскорт из 3 эсминцев и 5 других кораблей. Держусь в стороне, скрываясь в темноте за пеленой дождя. Зафиксировал вражеский радар. Поскольку эскорт прямо по курсу и на траверзе слишком сильный, проник в конвойный ордер со стороны замыкающих судов. Ночь темная. Выпустил 6 торпед, глубина 15 футов, цели – 5 сухогрузов и 1 танкер. Отмечено 6 попаданий. Справа по борту корабли эскорта выстреливают осветительные снаряды и патроны Вери. Нырнул на 500 футов. Взрывы глубинных бомб далеко. Слышу звуки тонущих судов. Перезарядил три аппарата торпедами «Etos» (электрическая бесследная торпеда).

1 мая. 1.30. Всплыл, вернулся на место действия. В воде масса обломков, со всех сторон вижу спасательные шлюпки и плоты. Корабль эскорта поднимает на борт пострадавших. Попытка торпедировать его не удалась. Обследовал район, но поврежденных судов не обнаружил. Начал преследование конвоя.

5.13. Очень темно. Восстановил контакт с конвоем. Проник в середину конвойного ордера со стороны замыкающих судов.

5.40. Выпустил 3 торпеды, глубина 22 фута. Цели – 3 сухогруза. Суда начали тонуть.

5.49. Осветительные снаряды и патроны Вери. 2 эсминца в

опасной близости. Срочное погружение. Глубина только 250 футов. Глубинные бомбы. Асдик. Проскользнул по дну на более глубокий участок. Здесь вдоль берега имеются слои воды разной плотности. Не обнаружен. Справа по борту слышу шум тонущих судов. Взрывы глубинных бомб довольно далеко».

Так выглядит эта история в бесстрастном изложении Хенке. Но даже неспециалист не сможет не оценить профессионализм, мужество и хладнокровие, необходимые для достижения таких высоких результатов. Хенке доложил о потоплении 8 судов. Сегодня мы знаем точно, что он действительно потопил 8 судов (49 196 тонн).

До войны я всегда требовал от командиров «точной и непредвзятой оценки результатов своих действий: мы – честная контора!». Хенке лучше, чем кто-либо другой, последовал моему совету.

К концу апреля «лодочный вакуум» в оперативных зонах был заполнен. 1 мая к операциям против конвоев было готово одновременно 4 группы подлодок. Тщательно проанализировав события последних недель, мы расположили их в районах, через которые, по нашим оценкам, должны были следовать североатлантические конвои.

1-3 мая три группы вели к востоку от Ньюфаундленда безуспешные поиски конвоя, который услышали акустики одной из подлодок. Конвой прошел западнее рыскающих в его поисках лодок. Этому в немалой степени способствовал удачный отвлекающий маневр кораблей эскорта, которые проследовали более восточным маршрутом и, периодически выстреливая осветительные снаряды, привлекли внимание наших подводников и увлекли их за собой.

Как раз когда командование решило перебросить «обманутые» подлодки в другой район, был обнаружен другой конвой, идущий с востока. Он вышел прямо в середину патрульной цепи, в результате чего подлодки оказались в удивительно благоприятной тактической позиции. В первую ночь к конвою приблизилось 11 подводных лодок, которым удалось потопить 5 судов. После атаки конвой рассредоточился – на следующее утро было обнаружено несколько отдельных групп судов с очень сильным эскортом. Сегодня мы знаем, что на помощь конвою было отправлено 5 эсминцев из Сент-Джонса (Ньюфаундленд), а немного позже за ними поспешила эскортная группа № 1. Из Исландии на помощь конвою вылетела авиация. Короче говоря, эскорт был многократно усилен. Несмотря на это, днем 5 мая было потоплено 4 судна. Вечером 5 мая в контакте с конвоем находилось 15 подлодок, и имелись все основания

предполагать, что ночная атака тоже станет результативной. Ход дальнейших событий описан в журнале боевых действий командования:

«За два часа до наступления темноты неожиданно опустился туман, который стал быстро сгущаться. Он и лишил нас всех надежд на успех. Все лодки поочередно потеряли контакт. В 4.00 конвой был замечен в последний раз. Спустись туман на шесть часов позже, мы бы потопили еще много судов противника. Этот туман лишил нас последней великолепной возможности достичь высоких результатов. Больше ни одна подлодка серьезного успеха не добилась. Во время тумана все 15 подлодок были атакованы глубинными бомбами, а 6 из них к тому же были обнаружены эсминцами на поверхности воды и внезапно обстреляны из палубных орудий. Отсутствие средств, способных противодействовать радиолокации, несомненно, сначала ухудшило положение подводных лодок, а затем сделало его и вовсе безнадежным».

Бой прекратился. Противник лишился 12 судов (55 761 тонна), но и мы дорого заплатили за это – потерей 7 подлодок. Столь высокие потери были абсолютно неприемлемыми. Несмотря на тот факт, что 12 судов было потоплено, я счел результаты сражения поражением:

«Локаторы, установленные на морских и воздушных кораблях эскорта, не только мешают действовать отдельным подводным лодкам, но дают противнику возможность заранее устанавливать диспозицию подводных лодок и подвергать их упреждающей атаке или предпринимать обходные маневры».

Сегодня мы знаем, что корабли эскорта были оборудованы самыми современными моделями радаров, работавшими на длине волны 10 см. Наши поисковые приемники такие короткие волны не улавливали. Таким образом, когда противник обнаруживал подводную лодку, для наших подводников сей факт оставался неведомым.

До тех пор пока на подлодках не появится приемник, способный принимать ультракороткие волны, дальнейшие атаки на конвои в условиях плохой видимости, по моему мнению, следовало прекратить. Мою правоту в этом деле подтвердили операции против конвоев HX-237 и SC-129, проведенные 9- 15 мая.

Не менее 11 подлодок, находящихся в контакте с конвоем SC-I29, были обнаружены еще засветло, после чего их вынудили отойти. Это было недопустимо много! С удручающей точностью противник обнаруживал все подводные лодки, находящиеся в контакте. Поскольку раньше ничего подобного не наблюдалось,

скорее всего, у противника все же имелся новый высокоэффективный локатор.

Из двух конвоев было потоплено только 5 судов (29 016 тонн), но при этом потеряно 3 субмарины. Хотя самолет с авианосца «Байтер» изрядно затруднил атаки на HX-237, а на следующий день и против SC-129, все равно было очевидно, что одного только эскорта кораблей тоже было достаточно, чтобы вовремя обнаружить подводные лодки и предотвратить атаку.

Безусловное превосходство, достигнутое противником в обороне, было окончательно доказано и больше не подвергалось сомнению во время операций против следующей пары конвоев – SC-130 и HX-239. Корабли эскорта работали на удивление слаженно со специально подготовленными «группами поддержки». К этому следует добавить постоянное воздушное прикрытие, обеспеченное авиацией как наземного базирования, так и базирующейся на авианосце. Причем все самолеты и корабли эскорта были оборудованы новыми радарами. У врага имелись также новые, более тяжелые глубинные бомбы и усовершенствованные средства для их сбрасывания. Короче говоря, все было против нас, продолжать сражения с конвоями стало невозможно. Вскоре я получил точные данные о наших потерях в операциях против этих двух конвоев, на переходе, включая Бискайский залив, в районе Исландии и т. д. Потери ужасали. По состоянию на 29 мая с начала месяца мы уже потеряли 31 субмарину! Удар был неожиданным и тяжелым. Несмотря на наличие у противника на четвертом году войны мощных противолодочных сил, до сих пор потери можно было считать приемлемыми.

Из среднемесячного числа подлодок в море процент потерь составил:

1939 год – 17,5%,
1940 год – 13,4%,
1941 год- 11,4%,
1942 год (январь-июнь) – 3,9%,
1942 год (июль-декабрь) – 8,9%,
1943 год (январь-март) – 9,2%.

Из приведенных данных видно, что в первые годы войны потери были намного выше. Причина этого – слабое техническое оснащение подводного флота в начале войны, неопытность подводников. Самая низкая величина потерь приходится на первую половину 1942 года. В тот период мы проводили операции в американских водах, где противолодочная защита пребывала в зачаточном состоянии. Если исключить два периода,

характеризующиеся максимальными и минимальными цифрами, среднемесячные потери составили в среднем 11,2% от числа подлодок в море. Таким образом, в первой половине 1943 года наши потери были ниже средних.

С начала 1943 года операции проводились в основном против конвоев. Это видно из соотношения общего числа потопленных судов к числу потопленных судов, шедших в составе конвоев. В первой половине 1942 года в конвоях шли 39% потопленных судов, а в первые три месяца 1943 года эта доля возросла до 75%. Операции против конвоев намного более сложны и опасны, чем атаки на одиночные суда. Тем не менее, несмотря на факт, что число подлодок, действовавших против конвоев, возросло намного, потери выросли незначительно – с 8,9 до 9,2%. Иными словами, ничто не предвещало катастрофы, и не было оснований ожидать столь ужасающих итогов, к которым мы в конце концов пришли.

В подводной войне бывают периоды взлетов и падений, случаются и кризисы. Собственно говоря, это неизбежно в любой войне. Но до сих пор мы успешно преодолевали все возникающие трудности, и боеспособность нашего подводного флота оставалась высокой. Теперь ситуация изменилась. Появление радаров, и в первую очередь их установка на самолетах, практически лишило подводные лодки возможности вести боевые действия на поверхности воды. Атаки «волчьих стай» на конвои в северной части Атлантического океана – на основном театре военных действий, где воздушное прикрытие традиционно было самым сильным, теперь стали невозможными. Возобновить их можно было, только коренным образом увеличив боеспособность подводных лодок.

Придя к столь неутешительному заключению, я отозвал все немецкие подводные лодки из этого региона, а 24 мая отдал приказ капитанам всех подводных лодок в Северной Атлантике следовать, соблюдая особую осторожность, в район юго-западнее Азорских островов.

Мы проиграли сражение за Атлантику.

«Эта битва больше никогда не достигала такого накала, никогда стрелка весов не была так близка к перевесу на сторону противника, как весной 1943 года. Поэтому мы по справедливости можем утверждать, что завоеванная нами победа стала одной из решающих в войне. После 45 месяцев непрекращающихся сражений, более тяжелых, порой изнурительных, чем смогут представить себе потомки, наши эскортные группы завоевали триумфальную победу, и вполне заслуженно» (Роскилл. Война на море. Т. 2. С. 377).

19. МОИ ЗАДАЧИ КАК ГЛАВНОКОМАНДУЮЩЕГО ВОЕННО-МОРСКИМИ СИЛАМИ В 1943-1945 ГОДАХ

Проблемы перевооружения флота. – Наша роль в обороне. – Потребности флота в стали и рабочей силе. – Судостроительная программа 1943 года. – Подлодки Вальтера и типа XXI. – Массовое производство. – Немецкие подводные лодки в Средиземном море. – Помощь итальянскому флоту. – Признаки развала итальянских вооруженных сил. – Перевозка немецких войск с Сицилии на материк. – Командиры флота и легких сил. – Проблемы больших военных кораблей. – Гибель «Шарнхорста» и «Тирпитца». – Черноморский театр военных действий. – Вторжение в Нормандию. – Превосходство противника в воздухе. – Балтийский театр военных действий

Проблемы строительства флота

После моего назначения на пост главнокомандующего ВМС никаких фундаментальных изменений в стоящих перед флотом задачах не произошло.

Жизнь англичан напрямую зависела от морского сообщения. Им нужно было доставить морем людей и материалы туда, где все это было необходимо. Именно это и являлось краеугольным камнем их военной стратегии. Наша задача в войне на море заключалась в том, чтобы помешать им это сделать, используя для этой цели все имеющиеся в нашем распоряжении средства ВМС и ВВС. Иными словами, война против торгового судоходства, как и прежде, оставалась принципиальной задачей, стоящей перед командованием ВМС Германии, а подводный флот – самым эффективным оружием для ее выполнения. Всемерная интенсификация подводной войны являлась насущной проблемой.

Взгляды наших противников на расстановку сил в основном совпадали с нашими. На конференции, прошедшей в январе 1943 года в Касабланке, было объявлено, что поражение немецких подводных лодок является первоочередной целью союзников, а верфи, где они строятся, и их базы должны стать самой гажной

целью для авиации.

В феврале британская пресса «освятила» решения Касабланкской конференции. Немецкие подводные лодки были названы «врагом.-юмер один», постоянно звучали требования и призывы сконцентрировать все силы и выиграть битву за Атлантику Причем усилия не следует ограничивать только атаками va подлодки, а также направить их против строящегося TOI нажа Германии.

В феврале 194-3 года мы считали, что начиная с декабря 1942 года англичане и американцы строят тоннажа больше, чем мы можем потопить. Тогда мы не сомневались, что только за два месяца (декабрь 1942 года и январь 1943 года) их торговый флот пополнился 500 000 тонн нового тоннажа.

Сегодня мы знаем, что все было не так. До июля 1943 года тоннаж флота союзников продолжал уменьшаться, что явилось прямым результатом наших операций, и только во второй половине года новый тоннаж стал превосходить тоннаж потопленный.

«Если бы не эта победа промышленного производства, все наши жертвы – корабли и самолеты эскорта, торговый флот – оказались бы напрасными. Пока враг топил судов больше, чем мы строили, будущее оставалось неясным, и немцы это прекрасно понимали» (Роскилл. Война на море. Т. 2. С. 379).

Поскольку мы исходили из того, что англичане и американцы строят больше судов, чем мы топим, то уже в феврале 1943 года пришли к выводу: победа над величайшими морскими державами в войне против торгового судоходства достигнута быть не может. После трех с половиной лет войны на эту победу уже не оставалось надежд. Немецкое правительство не сумело бросить в сражение за Атлантику все свои силы сразу же после начала войны, не смогло оно и обеспечить нас необходимыми средствами, с помощью которых мы могли эту битву вести, я имею виду требуемое количество подводных лодок. Однако, даже понимая, что у нас нет возможности перерезать морские коммуникации противника, войну против торгового судоходства мы все равно должны были продолжать. Только таким способом мы могли и дальше наносить противнику серьезный урон.

Что касается военной ситуации в целом, к февралю 1943 года мы уже занимали только оборонительные позиции – и против сокрушительного наступления русских на Восточном фронте, и на тунисском плацдарме, и против англо-американского наступления в Средиземноморье. Именно на флот была возложена обязанность поддерживать эти оборонительные

кампании, ведь подкрепление в Северную Африку, а также гигантское количество всевозможных военных грузов в Россию доставлялись именно морем.

Существовал и еще один фактор. Даже если противник укрепит силы, участвующие в битве за Атлантику до такой степени, что мы не сможем надеяться нанести ему более или менее серьезный ущерб, атаки на вражеские коммуникации в северной части Атлантики все равно следовало продолжать. Было чрезвычайно важно, чтобы враг чувствовал угрозу, которую несли наши подводные лодки, и был вынужден постоянно держать в Атлантике крупные силы. Штаб командования ВМС оценивал влияние войны против торгового тоннажа на военную ситуацию в целом следующим образом:

«Еще более важным следствием является большое число людских и материальных ресурсов, которые противник затрачивает на организацию отпора нашим подводным лодкам с моря и с воздуха. Если угроза наших атак на торговый флот будет устранена, для военных действий в других регионах будет высвобожден военный потенциал, силу которого даже трудно оценить».

Помимо пагубного влияния на военную ситуацию на суше и в особенности в воздухе прекращение военных действий в Атлантике повлекло бы за собой негативные последствия и на море. Боевые соединения легких кораблей противника оказались бы свободными и готовыми к нападению на наши собственные морские торговые пути. С превосходством противника в наших прибрежных водах, которое стало бы неминуемым следствием этого, и без того скудные оборонительные силы Германии ни при каких условиях не смогли бы справиться. Норвегия, к примеру, где наши войска полностью зависели от морского транспорта, могла попасть в руки противника без малейших усилий: союзникам даже не потребовалось бы организовывать вторжение, достаточно было лишить нас возможности снабжать войска морем.

Таким образом, войну против торгового судоходства в Северной Атлантике следовало продолжать.

«Даже если подводный флот (расчеты ведутся) будет признан неспособным полностью преодолеть текущие трудности и достичь результатов, сравнимых с прошлыми, ему все равно придется продолжать сражение, используя для этой цели все возможные средства. Дело в том, что подводные лодки уничтожают или связывают силы противника, многократно превышающие собственные».

Помимо перечисленных наступательных, у флота имелись и

оборонительные функции. Он должен был осуществлять патрулирование и оказывать противодействие высадкам противника с моря на подконтрольных Германии территориях, а также защищать существующие морские коммуникации во «внутренней морской зоне» – территории, прилегающей к прибрежным водам.

В Норвегии нам следовало защищать 1400 миль береговой линии – от финской границы восточнее мыса Нордкап до шведских территориальных вод в Скагерраке. Протяженность береговых линий Дании, Бельгии, Голландии, а также Западной и Северной Франции была еще больше. Мы также несли ответственность за береговую оборону Балтийских стран, Южной Франции, Далмации и Греции на Средиземноморье, а также некоторых участков Черноморского побережья. Прежде всего флот отвечал за оборону портов. Участки берега между портами находились в ведении армии, к которой при необходимости подключалась корабельная дальнобойная артиллерия. Но в целом береговая оборона была сосредоточена в руках армии.

Очень большое значение имел контроль «внутренней морской зоны» нашими военными кораблями. Без этого наши лодки не смогли бы ни выйти в открытое море, ни вернуться обратно на базу. Кроме того, ведение наступательных операций во многом зависело от безопасности морских путей, проходящих через внутреннюю зону, от того, свободна ли она от мин, защищена ли от атак с воздуха и из-под воды.

Немецкие подлодки на пути к оперативным зонам сопровождались минными тральщиками, патрульными кораблями и специальными судами, предназначенными для проникновения сквозь барражи. Корабли эскорта покидали своих подопечных при выходе в открытое море. Точно так же по окончании операции корабли встречали подлодки в заранее обусловленной точке и проводили по мелководью и опасным участкам внутренней зоны в порт. В 1942 году, к примеру, у Атлантического побережья было выполнено 1024 операции по сопровождению подводных лодок. Эскорт при следовании по внутренней зоне обеспечивался и другим кораблям ВМС, а также судам, прорвавшим блокаду и доставившим ценные военные грузы для нашей промышленности.

Сложные задачи стояли и перед легкими кораблями ВМС, защищавшими соединявшие Германию и оккупированные территории морские пути, по которым осуществлялась перевозка подкрепления для вооруженных сил и обычных коммерческих грузов. Суда с железной рудой из Киркенеса и Нарвика, а также с никелем, медью и алюминием из Петсамо шли в Германию вдоль побережья Норвегии. То же самое относилось и к судам с грузом

рыбы, которой в 1943 году мы импортировали из Норвегии 500 тысяч тонн.

В 1942 году для нужд вооруженных сил в Норвегии нашими легкими кораблями было перевезено: людей – 231 197 человек, транспортных средств – 8974 единицы, лошадей – 7192, разного рода грузов – 907 822 тонны.

Всевозможные запасы и подкрепление везли также вооруженным силам в Финляндию и страны Балтики, из Швеции в Германию шел очень важный для нашей страны грузопоток железной руды, нельзя было забывать и о судах, совершавших обычные коммерческие рейсы, – все это требовалось защищать.

Суда, идущие по Северному морю, в основном везли импортную железную руду из Скандинавии в порты северо-востока Германии и Голландии, откуда ее отправляли также водным путем в промышленные районы на Рейне в Вестфалии. В обратном направлении из Германии в страны Северной Европы везли уголь и кокс.

Аналогичные функции по защите судоходства лежали на военно-морских силах и в Средиземном море. Из-за постоянной опасности нападения противника следовало защищать суда, везущие подкрепление в Тунис и на Крит, а также судоходство вдоль побережья оккупированной Франции и Греции. В Черном море для немецких кораблей тоже нашлась работа по защите конвоев.

Выполнение всех перечисленных обязанностей зависело от количества и качества кораблей, находящихся в распоряжении военно-морских сил.

Насколько мощной должна была быть промышленность, обеспечивающая постройку и оборудование этих кораблей? В начале 1943 года в Германии никто не занимался централизованным управлением производства оружия и боеприпасов для вооруженных сил. Запросами армии занимался министр вооружений и боеприпасов Шпеер.

На флоте имелся ряд судостроительных верфей и заводов. Промышленные мощности, выделенные для трех частей вооруженных сил, включая квоты на квалифицированную рабочую силу, были точно определены. Сталь, наиболее важное сырье для всех видов оружия, находилась в руках Центрального комитета по планированию – специального органа, созданного министерством вооружений, в котором председательствовал министр Шпеер и в котором имелся представитель ВВС – фельдмаршал Мильх.

Когда я стал главнокомандующим ВМС, у флота не было представителя в упомянутом комитете, хотя моряки, как и

авиаторы, производили оружие для себя. До сей поры заявки военно-морского флота на выделение, к примеру, стали передавались в комитет в письменной форме и никогда полностью не удовлетворялись. На наших заводах, работавших только на нужды флота, не существовало гибкой системы, позволявшей расширить или перераспределить задания между предприятиями. Если что-то по какой бы то ни было причине вдруг остановилось (например, в результате воздушного налета), следствием этого неизбежно становился спад производства подлодок, кораблей эскорта или чего-то еще или, в лучшем случае, длительные задержки поставок.

Департаменты обеспечения армии (во главе со Шпее-ром) и военно-воздушных сил постоянно воевали друг с другом за наиболее выгодное распределение промышленных мощностей в интересах своих родов войск. Министр и главнокомандующий ВВС успешно делили средства между своими подразделениями, а флоту всегда не хватало.

Приступив 30 января 1943 года к исполнению обязанностей главнокомандующего военно-морскими силами, я выяснил, что на февраль на нужды флота потребуется, как минимум, на 40 тысяч тонн стали больше выделенного количества, и это только для обеспечения самых острых потребностей в вооружении. А так как Шпеер не мог изменить февральское распределение без согласования с Гитлером, я направил свою дополнительную заявку на февраль непосредственно Гитлеру, который ее подписал. Таким образом мы были обеспечены сталью на февраль, но будущее оставалось весьма неопределенным. Не мог же я и дальше, месяц за месяцем, обращаться к Гитлеру, чтобы удовлетворять нужды флота. Поэтому я приказал произвести расчеты потребности флота в стали на перспективу и представил их Гитлеру.

Наши исследования показали, что в начале войны флот в среднем получал 160 тысяч тонн стали в месяц, в 1941 году – 177 тысяч тонн, в 1942 году, хотя производство стали в стране увеличилось, флоту ежемесячно выделялось только 119 тысяч тонн. В результате вместо запланированных 22,5 подлодки-ежемесячно строилось только 19,8. Еще хуже это сказалось на постройке новых легких кораблей – эсминцев, тральщиков, патрульных и десантных кораблей, объем которой снизился на 46%.

Только для выполнения судостроительной программы 1943 года, не говоря уже о ее расширении, что я намеревался сделать (но на этом я остановлюсь чуть позже), объем выделяемой нам стали следовало увеличить на 60 тысяч тонн в месяц, доведя

ежемесячный объем до 181 тысячи тонн. И при этом флоту будет выделяться всего лишь 6,4% от общего объема производимой в стране стали.

Посредством этого «стального» меморандума мне удалось заручиться долгосрочным указанием Гитлера. 6 марта 1943 года он приказал, чтобы впредь флоту ежемесячно выделялось дополнительно 45 тысяч стали. Это означало, что выделенных объемов хватит, по крайней мере, для первоочередных нужд.

Еще одним «узким местом», негативно влиявшим на количество новых кораблей и длительность ремонта поврежденных, было выделение флоту недостаточного количества квалифицированной рабочей силы. Время, проводимое подлодками в доке, постоянно увеличивалось, в море, соответственно, выходило меньше лодок, которые топили меньше вражеского тоннажа. Если в 1941-м – начале 1942 года отношение числа дней в море к числу дней в порту в среднем составляло 60 к 40, то к концу 1942 года оно уже было 40 к 60. В 1942 году все мои попытки сократить ремонтное время окончились неудачей, поскольку командование ВМС тоже не могло оказать помощи в обеспечении квалифицированной рабочей силой.

Недостаток рабочей силы был вызван в основном тем, что квалифицированных рабочих призывали в армию. Я считал это абсурдом. Опытные профессионалы были поставлены под ружье, а на их место пришли зеленые новички, которых требовалось долго и упорно учить.

8 февраля 1943 года я обратил внимание Гитлера на сей вопиющий факт и его отрицательные последствия и попросил, чтобы рабочие, необходимые для работы на судостроительных и судоремонтных заводах, были освобождены от военной службы. Я даже приложил к своей записке проект приказа, составленный мною заранее. 9 февраля, проконсультировавшись со Шпеером и Кейтелем, Гитлер его подписал.

Увеличение объема выделенной нам стали и освобождение квалифицированных рабочих от призыва на военную службу давали нам возможность выполнить судостроительную программу 1943 года. Вместе с тем было ясно, что оборонительные и наступательные силы противника тоже увеличиваются, иными словами, судостроительная программа 1943 года уже не обеспечивает наших потребностей, причем это касалось как подводного флота, так и сил эскорта. Более всего нам было необходимо укреплять наступательные силы, чтобы хоть немного приблизиться к былым стандартам эффективности. В сравнении с началом войны результативность действий подлодок намного снизилась, и теперь, чтобы достичь таких же

успехов, как и раньше, в море следовало отправлять все больше и больше подлодок. Поэтому нам было крайне необходимо строить как можно больше подлодок и как можно быстрее.

То же самое относилось и к торпедным катерам. В нашем распоряжении все еще оставались стратегически важные порты Северной Франции. А с другой стороны пролива, под английским берегом, непрерывной чередой шли конвои, на которые распадались атлантические конвои, следуя к разным портам. Нашей целью было атаковать эти конвои как можно чаще, используя для этого как можно больше торпедных катеров. Пока в нашем распоряжении таких кораблей было всего несколько единиц, поскольку их производство было настолько мало, что не восполняло потери.

Пока составлялись планы интенсификации создания нашего основного наступательного оружия, командование вплотную занималось вопросом, соответствует ли программа замены эскортных и других кораблей, выполнявших оборонительную функцию, действительным потребностям. Хватит ли того флота, что строится сейчас, чтобы возместить наши потери? И сохранится ли это положение в будущем, когда, судя по всему, наши потери возрастут? Достаточно ли тех кораблей, которые существуют и которые будут построены, чтобы удовлетворить потребность в них в будущем?

Расчеты показали, что по многим типам кораблей потери уже давно превосходят производство и что, придерживаясь существующей судостроительной программы, мы не сможем заменить новыми кораблями те, что потоплены. Поэтому я приказал разработать новую судостроительную программу. В ней предусматривалось во второй половине 1943 года ежемесячно спускать на воду 30 подводных лодок вместо 22,5, как было запланировано ранее. Число торпедных катеров должно было возрасти с 24 до 72 единиц. Программой также предусматривалось построить в 1943 году 18 эсминцев, 74 крупных минных тральщика, 72 небольших тральщика, 300 патрульных и эскортных кораблей, 38 тральщиков для магнитных мин и 900 десантных кораблей, причем потребности флота были органично увязаны с техническим и промышленным потенциалом. Но предварительным условием ее выполнения было получение флотом ежемесячно дополнительных 30 тысяч тонн стали и выделение 55 тысяч квалифицированных рабочих, а также соответствующих промышленных мощностей. Но даже при этом доля флота в потреблении производимой в стране стали не превысила бы 8,3%. 11 апреля 1943 года я передал программу на рассмотрение Гитлеру. Он сказал, что полностью со мной

согласен, но не считает возможным в настоящее время изъять такое количество рабочей силы с других предприятий. Кроме того, он решил, что на выделение дополнительных объемов стали следует получить согласие министра вооружений и боеприпасов Шпеера, который лучше знает потребности других ведомств. По совету фюрера я должен был попробовать вместе со Шпеером найти способ выполнения этой программы, не отвлекая людей от выполняемой ими сегодня работы. Он обещал обсудить со Шпеером, Рёхлингом и Дуйсбергом возможность увеличения производства стали в стране.

Решение Гитлера подтолкнуло меня к рассмотрению другого вопроса: правильно ли это, что военно-морской флот, являясь составной частью вооруженных сил, в военное время сам занимается постройкой военных кораблей и оборудования для них, тогда как основная часть промышленности страны находится в ведении министра вооружений и боеприпасов. Прежде чем обращаться к министру, я должен был прояснить этот вопрос для себя.

Министр вооружений и боеприпасов ведал 83,3% общего промышленного производства Германии. Остальные 16,7% оставались у военно-морского флота и авиации. Если один завод останавливался, министр мог передать его заказ другому. Флот же целиком зависел от определенных судостроительных верфей и заводов, и, если какие-то из них останавливались, производство военно-морского вооружения прекращалось. Более того, при решении вопроса о восстановлении промышленных объектов, разрушенных бомбежкой, министр отдавал предпочтение тем, за которые отвечал лично. Последнее стало неизбежной причиной столкновений упомянутого министра и командования флота.

Изучив вопрос, я пришел к выводу, что подобное положение дел совершенно неудовлетворительное и может повлиять только отрицательно как на производство необходимого флоту вооружения, так и на выполнение флотом поставленных задач. Во время войны вооруженные силы должны выполнять свою основную задачу – сражаться. А вооружение для них обязан обеспечивать министр вооружений и боеприпасов, который, если, конечно, требования всех частей вооруженных сил одобрены правительством, несет ответственность за их выполнение. Если министр примет на себя эту ответственность, он будет вынужден выделить для нужд флота необходимые материальные и трудовые ресурсы. Если же какой-то из заводов вдруг будет выведен из строя, министр, в распоряжении которого имеются достаточно большие промышленные ресурсы, сможет обеспечить выполнение работы на другом предприятии.

Я спросил Шпеера, готов ли он принять ответственность за выполнение расширенной военно-морской программы. Внимательно изучив представленные мною материалы, он ответил, что сделает это, если только Гитлер санкционирует частичное сокращение промышленного производства для гражданских нужд. Он объяснил, что без этого обойтись невозможно, поскольку увеличение потребностей флота не должно отразиться на выполнении заказов армии и авиации.

Гитлер дал необходимую санкцию, после чего я немедленно заключил договор со Шпеером, по которому он принимал на себя ответственность за постройку военных кораблей, необходимых военно-морскому флоту. Чтобы иметь уверенность, что конструкционные особенности разных типов кораблей соответствуют потенциальным возможностям нашей военной промышленности, была создана судостроительная комиссия, в которую вошли офицеры командования ВМС и корабельные конструкторы, а также представители промышленности и министерства вооружений. Председателем комиссии стал главнокомандующий ВМС. Задачей комиссии было утверждение, в соответствии со стратегическими требованиями, типов судов, которые будут построены, а также подготовка необходимых планов и спецификаций. В случае появления разногласий между представителями командования ВМС и министерства право окончательного решения предоставлялось главнокомандующему ВМС. Так мы могли быть уверены, что сами будем решать, какие корабли надо строить.

Судостроительная комиссия, работавшая под непосредственным руководством контр-адмирала Топпа, впоследствии стала чрезвычайно важным и полезным звеном в выполнении судостроительной программы. Комиссия сочла целесообразным уже на первых этапах постройки привлечь к сотрудничеству представителей тех отраслей промышленности, которые позже будут поставлять силовые установки и вооружение для кораблей. Эти промышленные эксперты нередко предлагали новые, оригинальные решения, позволявшие впоследствии сэкономить время, деньги и улучшить конечный результат.

По моему убеждению, такие объединенные комиссии были бы полезны не только в военное время.

31 марта 1943 года Гитлер одобрил мое соглашение со Шпеером, и последний принял ответственность за постройку 40 подводных лодок в месяц, а также уже упомянутого количества торпедных катеров и эскортных кораблей.

Позднее, 22 июля 1943 года, Шпеер и я составили совместный договор, регулирующий административные детали

нашего соглашения по выполнению «судостроительной программы на 1943 год». После уже не было необходимости в отделе подводного флота в штабе ВМС. Пока флот сам производил для себя вооружение, этот отдел, возглавляемый контр-адмиралами Ланге и Кратценбергом, занимался ускорением выполнения судостроительной программы.

Чтобы разъяснить причины, которыми мы руководствовались при выборе типов подлодок для постройки, я должен вернуться к 15-й главе. Там я перечислил преимущества субмарины, способной развивать высокую скорость под водой и, учитывая высокую опасность обнаружения радарами противника, имеющей возможность выполнять практически все задачи, оставаясь под водой. Еще в 1937 году мы считали, что всем нашим требованиям отвечает подводная лодка конструкции Вальтера. Поэтому командование подводного флота постоянно настаивало на ее скорейшей доработке, постройке и вводе в эксплуатацию.

В ноябре 1942 года, желая точно установить, когда можно ожидать появления подводной лодки Вальтера в море, я собрал в своем парижском штабе совещание, на котором присутствовали сам профессор Вальтер и ряд технических экспертов.

На совещании я с большим сожалением узнал, что до ввода в эксплуатацию подводной лодки Вальтера еще очень далеко. В первые годы войны, когда все судостроительные мощности были отданы для постройки уже проверенных типов кораблей, работы по созданию этой подлодки были приостановлены. Поэтому в ноябре 1942 года мы не смогли взять на себя ответственность рекомендовать эту лодку к немедленному массовому производству, а именно это и следовало сделать, если мы хотели получить такие лодки быстро и в большом количестве.

На парижском совещании эксперты Шерер и Брёкинг предложили, что, если принять уже испытанную обтекаемую форму подлодки Вальтера и удвоить число батарей, мы можем модифицировать существующие типы подводных лодок в корабли с высокой подводной скоростью. Они считали, что такие лодки, конечно, не достигнут подводной скорости, доступной для подлодки Вальтера, однако их скорость все же заметно увеличится. А если принять во внимание среднюю скорость движения конвоев противника, такого увеличения будет достаточно, чтобы обеспечить возможность атаки из подводного положения. Одновременно профессор Вальтер предложил, чтобы строящиеся подлодки оснащались специальными вентиляционными аппаратами, с помощью которых во время движения под водой с поверхности всасывался воздух, необходимый для работы дизелей, и выводились выхлопные газы.

Оборудованная таким образом подлодка сможет больше не всплывать для подзарядки батарей. Модифицировав существующие типы подлодок, можно создать «стопроцентно подводный корабль» с высокой или, по крайней мере, достаточно высокой подводной скоростью для его тактического использования. А поскольку двигатели остаются прежними и давно испытанными, такую лодку можно создать достаточно быстро.

Это предложение я счел очень ценным. Немедленно начались эксперименты с аппаратурой, предложенной профессором Вальтером. В видоизмененном и доработанном виде она получила название «шноркель».

В июне 1943 года, вскоре после назначения на пост главнокомандующего ВМС, я получил чертежи подлодки нового типа. Чтобы вместить дополнительные батареи, размеры лодки слегка увеличились, теперь она имела водоизмещение 1600 тонн. В течение полутора часов такая лодка могла поддерживать подводную скорость 18 узлов, а со скоростью 10- 12 узлов могла идти под водой 10 часов и более. Существующие типы подлодок не могли поддерживать подводную скорость больше 5-6 узлов, да и то только в течение 45 минут, поэтому шаг вперед был очевиден. Новые возможности позволяли подлодкам атаковать вражеские конвои с перископной глубины, поскольку представлялось маловероятным, что враг в обозримом будущем сможет увеличить среднюю скорость конвоев более чем до 10 узлов. Кроме того, более высокая подводная скорость оставляла подлодкам больше шансов уйти от преследования. При скорости 6 узлов такая подлодка могла идти под водой в течение 60 часов. В дополнение ко всему модифицированная лодка была рассчитана на погружение на большие глубины, чем раньше, имела усовершенствованные гидрофоны и приборы обнаружения. К этому времени шноркель также был усовершенствован, испытан и объявлен готовым к использованию, так что новые лодки могли заряжать батареи, не всплывая.

Я принял решение в пользу этого «стопроцентно подводного корабля», потому что отлично понимал: он будет готов к эксплуатации намного раньше, чем подводная лодка Вальтера, но тем не менее я следил, чтобы работы над последней тоже не прекращались. Именно подводная лодка Вальтера, способная развить под водой скорость до 25 узлов, могла произвести революцию в войне на море.

Работы над тремя подлодками Вальтера, которые уже находились в процессе постройки, продолжались, а в судостроительной программе на 1943 год было запланировано

создание еще 26 таких лодок.

В дополнение к 1600-тонным «стопроцентно подводным кораблям», получившим обозначение тип XXI и имеющим большое количество электрооборудования, мы строили 300-тонные подлодки аналогичной конструкции – тип XXIII. Эти имели подводную скорость 12 узлов и были предназначены специально для операций на мелководных участках Северного моря, у побережья Великобритании и в Средиземном море.

Конструкторскому отделению штаба ВМС под руководством адмирала Фукса, инициатора и энтузиаста разработок новых видов вооружения для военно-морского флота, было поручено составить план, в котором указать, когда и какими средствами (материалы, технический персонал, рабочая сила) новые типы подлодок могут быть построены и введены в эксплуатацию в большом количестве.

Планом предусматривалось в первую очередь построить две экспериментальные подлодки типа XXI, на что отводилось 18 месяцев. Только после прохождения испытаний они будут рекомендованы для массового производства. Наши конструкторы не считали себя вправе брать на себя ответственность рекомендовать к массовому производству неиспытанные типы подводных лодок.

В соответствии с планом постройка двух экспериментальных подводных лодок должна была завершиться к концу 1944 года. Значит, в массовое производство подлодки типа XXI поступят не раньше 1945 года и будут готовы к эксплуатации в лучшем случае в конце 1946 года. При этом план строился на предположении, что согласно приказу Гитлера постройка подводных лодок будет иметь приоритет по сравнению с другим вооружением и что будут выделены все необходимые для этого материальные и людские ресурсы, причем в полном объеме. Не было сделано скидок на возможные задержки из-за, к примеру, воздушных налетов.

Ждать так долго не было никакой возможности. Поэтому я обратился к Шпееру с просьбой разработать альтернативную судостроительную программу.

Во главе центральной судостроительной комиссии, отвечающей за практическую сторону нашего договора, Шпеер поставил Меркера, директора завода «Магирус». Этот человек никогда не имел ничего общего с судостроением. Выбор Шпеера пал на этого выдающегося промышленника по той причине, что он считал судостроительные заводы предприятиями отсталыми, не использующими современные методы, такие, как сборочные

линии. Меркер предложил, чтобы подлодки строились не на слипах от начала до конца, как раньше, а отдельными секциями на других подходящих для этой цели промышленных предприятиях, а затем поступали на судоверфь для окончательной сборки. (Этот метод уже успешно применялся американцами для постройки торговых судов.) Метод имел одно несомненное преимущество, заключавшееся в большой экономии времени. Позже выяснилось, что с использованием методов массового производства на постройку подлодки типа XXI уходит 260-300 тысяч че-ловекочасов, а обычными методами – 460 тысяч человеко-часов. По плану Меркера первая лодка типа XXI должна была сойти со стапелей уже весной 1944 года. Меркер также был готов принять на себя заботу о немедленном налаживании массового производства. Это означало, что к осени 1944 года мы уже будем иметь большое количество столь необходимых стране подводных лодок.

Я оказался перед нелегкой проблемой. С одной стороны, время постройки, предусмотренное нашими конструкторами, было абсолютно неприемлемым, учитывая общую военную ситуацию. С другой стороны, метод массового производства, предложенный Меркером, до сих пор в постройке подлодок не применялся. Начать немедленное массовое производство новых подлодок в общем-то было довольно рискованно, хотя и основные принципы конструкции, и типы силовых установок были уже проверены.

Я спросил Шерера, что он думает по поводу секционного метода сборки, памятуя о больших нагрузках, которые должен выдерживать корпус лодки на глубине, к примеру, при атаках глубинными бомбами. Шерер ответил, что не может выдвинуть никаких возражений. Поэтому я, больше не раздумывая, принял план Меркера и 8 июля 1943 года передал его на утверждение Гитлеру.

Новыми планами предусматривалось создание главным образом подводных лодок типов XXI и XXШ. Отмечалось, что «программа строительства подводных лодок должна обеспечить среднемесячный выпуск 40 единиц».

Отныне ответственность за выполнение программы лежала на министерстве вооружений. Со стороны флота было сделано все возможное для обеспечения постройки новых кораблей.

Каковы же были результаты?

Судостроительная программа была разработана в период, когда воздушные атаки на немецкие промышленные предприятия были сравнительно редкими. А уже выполнять ее приходилось под градом бомб, который начиная с осени 1943 года сыпался на

наши промышленные предприятия с удручающей регулярностью. Долгосрочное планирование стало невозможным. Уничтожение заводов и разрушение дорог привели к бесконечным переводам заказов с одного предприятия на другое. Программы строительства отдельных секций, находившиеся во взаимной зависимости, приходилось беспрерывно менять и увязывать с имеющимися возможностями.

Несмотря на тяжелейшие условия, нарушившие первоначальные планы и графики, мы все-таки сумели увеличить мощь военно-морского флота Германии, хотя, конечно, первоначальных целей и не достигли.

89 подлодок типов XXI и XXIII были построены во второй половине 1944 года и еще 83 – в первые три месяца 1945 года. В январе-марте 1945 года среднемесячное производство достигло 26 подлодок (28 632 тонны). В предыдущие годы картина была следующая:

Год	Число подлодок (среднемесячное)	Тоннаж (тонн)
1940	4,1	2656
1941	16,3	13 142
1942	19,9	16 380
1943	23,6	19 055
1944	19,5	18 374

Что касается надводных кораблей, нам удалось увеличить производство минных тральщиков и торпедных катеров. В 1944 году было построено 87 минных тральщиков и 62 торпедных катера. (Для сравнения: в 1943 году было построено 52 тральщика и 41 торпедный катер, в 1942 году – и того меньше.)

В других классах кораблей роста производства не произошло, а кое-где наблюдалось даже снижение, если речь шла о кораблях, которые были бесполезны для войны.

Тот факт, что воздушные налеты на промышленные предприятия Германии с осени 1943 года стали регулярными, показал, насколько правильным было решение доверить постройку флота министерству вооружений. Только министр вооружений имел возможность снова и снова перераспределять промышленные ресурсы при выходе из строя отдельных заводов. Если бы эта проблема осталась в ведении флота, учитывая ограниченные производственные мощности, мы не смогли бы найти альтернативы для подвергшихся бомбежке предприятий и

производство очень скоро остановилось бы.-

Средиземноморский театр военных действий

Кроме строительства флота, у главнокомандующего военно-морскими силами было и множество других проблем. О них я буду рассказывать, только основываясь на надежной информации, в настоящее время доступной для меня, или на собственных записях, который я вел во время войны. Поскольку они, к сожалению, являются далеко не полными, некоторые вопросы я буду обрисовывать лишь в общих чертах, поскольку не желаю полагаться только на память.

В результате читателю наверняка покажется, что подводной войне в этой книге уделено намного больше внимания, чем всем остальным событиям, происходившим, пока я командовал военно-морскими силами страны. Это, безусловно, мое упущение, которое я рассчитываю со временем исправить.

В конце 1942 года союзники высадились в Северной Африке. Перед ними стояла цель – завоевание североафриканских стран, открытие морских путей через Средиземное море (чтобы не приходилось больше посылать корабли кружным путем мимо мыса Доброй Надежды), а также, что самое важное, нанести удар по слабо защищенному южному флангу наших войск в Европе.

В качестве контрудара мы 10 ноября 1942 года заняли Тунис, и, пока этот плацдарм оставался в руках немцев и итальянцев, морской путь через Средиземноморье был для союзников чрезвычайно опасным. Сделать следующий шаг – перебраться из Северной Африки в Европу – было для них также затруднительно. Пока мы оставались в Тунисе, противник не мог достичь своих стратегических целей в этом регионе.

Боевая мощь немецких и итальянских подразделений в Тунисе в первую очередь зависела от подвоза запасов и подкрепления морем из Италии. Перед итальянским флотом стояла задача – защитить от атак с моря и с воздуха конвои, идущие в Тунис. Чем большее число судов с военными грузами благополучно прибывало в Тунис, тем выше были наши шансы удержать тунисский плацдарм и тем меньше была вероятность, что противник рискнет пойти на высадку на юге Европы.

В начале 1943 года единственным способом, позволявшим итальянскому флоту внести эффективный вклад в оборону своей страны, было обеспечение охраны тунисских конвоев. Следует отметить, что в то время оценка противником стратегической ситуации полностью совпадала с нашей. Командующий войсками союзников в Северной Африке генерал Эйзенхауэр утверждал, что, «если численность итало-германских войск в Тунисе не удастся сократить, положение и американской армии, и 8-й

британской армии в Северной Африке непременно изменится не в лучшую сторону».

Я намеревался оказать итальянскому флоту любую посильную помощь в живой силе и технике, чтобы обеспечить выполнение им основной стратегической задачи. Я изложил свои взгляды на этот вопрос Гитлеру и сказал, что хотел бы полететь в Рим и провести совещание с главнокомандующим итальянским военно-морским флотом адмиралом Риккарди. Гитлер согласился и даже написал письмо Муссолини, объясняя цель моего визита.

17 марта я прибыл в Рим и в сопровождении адмирала Риккарди посетил Муссолини в его резиденции. Мы говорили по-немецки. Муссолини с готовностью согласился на участие немецкого флота в охране тунисских конвоев.

На последующих совещаниях с участием адмирала Риккарди и старших офицеров итальянского штаба ВМС я первым делом столкнулся с недоверием и оскорбленным самолюбием наших союзников, которые сочли мое предложение помощи вмешательством в дела своей страны. Со стороны Риккарди недоверие, насколько я понял, многократно усилилось после моей беседы с Муссолини, поскольку адмирал не знал немецкого и не мог следить за ходом разговора. Только после того как мне удалось убедить Риккарди и его офицеров, что моим единственным желанием является помочь им в их же интересах обеспечить беспрерывное поступление грузов в Тунис, они согласились на прибытие кораблей и прикомандирование к итальянскому штабу немецкого адмирала, имеющего опыт организации охраны конвоев. Кроме того, было решено, что немецкий флот обеспечит поставку орудий ПВО и опытных орудийных расчетов для защиты судов в конвоях. Итальянцы, в свою очередь, должны были передать немецкому флоту 6 бывших французских эсминцев для использования в качестве кораблей эскорта. Соглашение предусматривало, что общее командование оставалось в руках итальянцев. Поскольку обеспечить полную защиту конвоев на всем пути следования немецкими кораблями не представлялось возможным, ни на что большее мы не могли рассчитывать.

Представителем немецкого флота в штабе итальянцев был назначен вице-адмирал Руге. После оккупации Франции в 1940 году он занимался защитой побережья Северной и Западной Франции. Он блестяще проявил себя и приобрел большой опыт в деле охраны прибрежных вод и конвоев. Его деятельность в штабе итальянцев быстро принесла плоды, и уже в апреле процент судов, благополучно прибывших в Тунис, был выше, чем во все предыдущие месяцы.

Но даже этот успех не смог спасти немецкие и итальянские армии в Тунисе. Военно-воздушные силы союзников, обеспечив для себя посадочные площадки в непосредственной близости от нашего плацдарма, полностью остановили поток грузов в Тунис. Информируя Гитлера об итогах моих переговоров с итальянцами 18 марта 1943 года, я сказал, что «конвоям крайне необходимо воздушное прикрытие» и что «военно-морские силы не могут отбивать атаки с воздуха уже сейчас, и тем более не смогут в будущем».

Что касается воздушных атак, Гитлер со мной согласился, но продолжал упорно верить, что меры, принятые немецким флотом, позволят улучшить защиту конвоев, по крайней мере, от низко летящих бомбардировщиков.

Впоследствии итальянские транспорты были потоплены возле африканского побережья бомбардировкой с большой высоты, причем уже после того, как все предыдущие атаки авиации и подводного флота были отбиты кораблями эскорта. Дело в том, что у нас почти не было истребителей, поэтому мы просто ничего не могли противопоставить сокрушительной мощи атак на тунисские конвои в непосредственной близости от побережья Африки.

После потери в мае 1943 года тунисского плацдарма мы оказались перед фактом, что в ближайшем будущем последует атака на итальянские острова. Мы потеряли Тунис, потому что в результате трудностей с доставкой снабжения морем у Африканского корпуса кончились боеприпасы и была выведена из строя тяжелая артиллерия.

Теперь мы должны были сосредоточить все силы, чтобы не допустить повторения чего-то подобного при атаке на Сардинию или Сицилию. Поэтому я счел необходимым, пока еще было время, создать на островах, в первую очередь на Сицилии, которая, на мой взгляд, была более вероятной целью союзников, склады с запасами.

12 мая 1943 года я снова вылетел в Рим, чтобы обсудить стратегическую ситуацию с итальянскими моряками и снова предложить свою помощь. Как явствует из стенограммы совещания, адмирал Риккарди по вопросу организации снабжения Сицилии и Сардинии высказался следующим образом:

«Воздушные налеты нанесли большой ущерб Мессинско-му проливу. Снабжение Сицилии – дело трудное и небезопасное. Железнодорожное сообщение с Сицилией полностью прекратилось, поэтому грузы необходимо отправлять морем из Неаполя. Единственный способ наладить транспорт на острове – отправить туда больше грузовиков. Перед войной на Сицилии

постоянно имелись запасы на 40 суток, сейчас – не более чем на 8. Ситуация с продовольствием постоянно ухудшается, поскольку вражеские атаки с воздуха становятся все более интенсивными. Аналогичная ситуация на Сардинии. Береговые сооружения в Кальяри разрушены, Порто-Торрес большого значения не имеет. Остается только Ольбия. Железнодорожные ветки на Сардинии повреждены. Необходимо много грузового автотранспорта».

Итальянцы считали, что нападение будет предпринято на Сардинию, а уже потом на Сицилию.

Наш ответ итальянцам также приведен в стенограмме совещания:

«Главнокомандующий ВМС Германии считает, что вскоре последуют атаки противника. Он указывает на то, что наши силы слишком слабы, чтобы помешать противнику, уничтожив либо порты высадки, либо вышедший в море флот вторжения. Он отправит больше немецких подводных лодок в Средиземное море, хотя и убежден, что они не смогут, предотвратить вторжение. Они могут только постараться помешать ему. Наша проблема – организация обороны на суше.

Хотя подготовка к морским сражениям является необходимой, они не будут иметь решающего влияния на исход. Жизненно важным станет сражение на суше. Таким образом, задача флота – обеспечить условия для боя на суше. Сюда входит в первую очередь защита морских коммуникаций. Поскольку все имеющиеся в нашем распоряжении средства ограничены, эта задача, безусловно, является приоритетной. Хорошо бы нанести ущерб противнику еще в пути, но такие попытки можно предпринимать только не в ущерб главной задаче – защите системы снабжения островов морем. Проблема снабжения, которая уже сейчас стоит достаточно серьезно, со временем еще более усложнится. В Тунисе мы видели, насколько возросли трудности, когда противник получил возможность разместить свою авиацию вблизи наших морских путей. Даже если противнику удастся занять лишь небольшую часть Сардинии, но достаточную, чтобы разместить там аэродром, это станет смертельно опасной угрозой.

Североафриканская кампания дала нам наглядный урок: пока условия еще благоприятны и в запасе есть время, следует сосредоточиться на накоплении запасов. Это, в свою очередь, зависит от транспорта, безопасности и разгрузочных мощностей. Эти факторы являются решающими, и, чтобы справиться с поставленной задачей, необходима четкая организация. Если система снабжения даст сбой, острова удержать не удастся. С другой стороны, поражение в море решающим не станет. Поэтому

следует использовать все имеющиеся средства, чтобы завести как можно больше грузов на острова. Для этого необходимо использовать все, даже маленькие суденышки – их можно разгружать в мелководных бухтах и на необорудованном берегу. Проблему развоза грузов по островам можно решить и позднее.

Если количество малотоннажных судов недостаточно, можно использовать подводные лодки. Для быстрой доставки грузов подойдут и крейсера. Главнокомандующий твердо убежден, что, поскольку трудности будут возрастать с каждым днем, мы должны целиком сконцентрироваться на проблеме снабжения. Портовые мощности следует использовать с максимальной эффективностью. Ответственным итальянским офицерам следует дать право привлекать для работы гражданских лиц. Нельзя повторять ошибки североафриканской кампании, где мы потерпели поражение только потому, что не смогли обеспечить снабжение войск. Главнокомандующий ВМС Германии сделает все от него зависящее, чтобы помочь итальянскому флоту.

4 корабля ПВО, 3 торпедных катера и максимальное количество десантных транспортных средств будет выделено в распоряжение итальянского флота для организации подвоза всех необходимых грузов. Хотя подводные лодки потребуются для атаки на противника в море, главнокомандующий ВМС Германии готов позволить использовать их также для перевозки грузов, поскольку решение именно этой задачи он считает наиболее важным. Если использовать для выгрузки все доступные участки побережья, мы сможем удержать острова».

13 мая я нанес официальный визит главе итальянского штаба генералу Амброзио. 14 мая я имел аудиенцию у короля. Важность транспортной проблемы я постарался донести до всех.

Однако все мои усилия не смогли заставить итальянское командование ВМС серьезно взяться за решение стоящей перед ними задачи организации обороны.

Когда 10 июля 1943 года союзники высадились на Сицилии, стало очевидно, что итальянские вооруженные силы больше не желают сражаться, являя тем самый разительный контраст отважным офицерам итальянского флота, продемонстрировавшим несомненное мужество, будучи капитанами кораблей эскорта и субмарин.

Признаки распада итальянской армии, проявившиеся в июле на Сицилии, имели политические последствия. Итальянский народ больше не хотел сопротивляться. 25 июля последовали отставка и арест Муссолини. Управление государством взял на себя маршал Бадольо.

Гитлер не был уверен в надежности нового итальянского

правительства и предположил, что оно сразу же вступит в тайные переговоры с союзниками. Поэтому мы были вынуждены разместить свои войска в Италии, чтобы быть готовыми к возможности заключения итальянцами сепаратного мира с противником и даже перехода на его сторону. 23 июня 1943 года на совещании по ситуации в Италии я высказал Гитлеру мнение, что большинство молодых офицеров итальянского флота останется на нашей стороне. Они считали своим долгом хранить верность, насколько я понял, не дуче или фашистской партии, а королю. Я надеялся, что они поостерегутся предпринимать какие-то действия, направленные против королевского дома Савойи.

Как я уже говорил, я не надеялся, что правительство Бадольо будет продолжать сражаться на нашей стороне, хотя его представители во всеуслышание заявляли об этом. По моему мнению, нам следовало принять меры, чтобы не быть застигнутыми врасплох совместными действиями союзников и правительства Бадольо.

Фельдмаршал Роммель и фон Рихтгофен были того же мнения. Однако Гитлер и Йодль упрямо верили, что фашистская партия в Италии возродится, а фельдмаршал Кессельринг высказал надежду, что новое правительство окажется достойным нашего доверия, и не считал необходимым вмешиваться.

Гитлер решил, что необходимо провести операцию «Студент» – это был план освобождения Муссолини. Я попросил вице-адмирала Руге представить мне его личную оценку ситуации. Его ответ, датированный 27 июля 1943 года, был следующим:

«Отставка Муссолини, с готовностью принятая всеми, является очевидным доказательством развала фашистской партии. Положение усугубляется острой нехваткой продовольствия и повсеместным нарушением линий связи. Новое правительство пытается утвердиться и принимает для этого ряд позитивных мер. Судя по некоторым признакам, оно намерено продолжать войну. Насколько долго оно будет придерживаться этой линии, сказать трудно. Итальянский флот хранит верность королевскому дому Савойи. Молодые офицеры отрекаются от своих старых командиров, считая, что они не проявляют должного упорства и решительности в борьбе. Они искренне стремятся к более активным действиям, однако нельзя рассчитывать, что они поддержат фашизм, по крайней мере сейчас. Фашистское движение себя полностью дискредитировало и утратило влияние на народ. Операция «Студент», возможно, и будет поддержана определенными немногочисленными слоями, но большинство населения, так же как и вооруженные силы, останутся в стороне. Окончательно рухнет система сообщения,

которую уже сейчас удается поддерживать с большим трудом. Без содействия итальянцев мы даже не сможем организовать вывоз наших войск с островов.

Иными словами, я считаю, что, если наши планы будут претворены в жизнь, мы восстановим против себя подавляющее большинство тех вооруженных сил, которые все еще существуют, а Германия окажется дискредитирована в глазах истории».

Я передал рапорт Руге Гитлеру. Фюрер с ним категорически не согласился. Освободив Муссолини и восстановив его в должности главы государства, он надеялся вернуть Италию на путь союза с Германией.

А тем временем мы узнали, что, несмотря на неоднократные заверения в обратном, новое итальянское правительство установило контакты с противником. Немецкое правительство намеревалось, если уж итальянцы перейдут на сторону врага, удержать, по крайней мере, северные районы Италии.

На Средиземноморье у немцев не было сил, достаточных, чтобы предотвратить переход итальянского флота на сторону противника, тем более что в этом случае речь не шла о таких превентивных мерах, как минирование итальянских портов. Подобные действия могли быть сочтены актом войны против государства, которое официально все еще считалось нашим союзником. Тогда Италия уж точно сразу же перешла бы к противнику – мы понимали, что это политическое событие вот-вот произойдет, но не желали его ускорять.

3 сентября 1943 года итальянцы подписали тайное перемирие с Великобританией и США. Вечером 8 сентября итальянский флот вышел из Ла-Специа, Таранто и Триеста на Мальту, где в соответствии с условиями перемирия он должен был быть интернирован. Бадольо объявил о заключении перемирия. 13 октября итальянским правительством была объявлена война Германии.

Ввиду происшедших политических и военных событий, на которые флот никак не мог повлиять, единственное, что еще можно было сделать, – обеспечить перевозку немецких дивизий с Сицилии, Корсики и Сардинии на материк. Все наши легкие корабли, включая бывшие французские и итальянские эсминцы, корабли эскорта и тральщики, на которых были немецкие экипажи, продолжали служить на Средиземном море до самого конца войны. Они постоянно находились в гуще событий и продолжали выполнять эскортные функции в прибрежных водах до тех самых пор, пока не оказались подавленными авиацией противника.

Подводные лодки на Средиземном море действовали в

чрезвычайно тяжелых условиях. В главе 10 я подробно остановился на причинах, по которым подлодки были отправлены в этот район в 1941 году, подчеркнул, что эта мера в то время имела крайне отрицательное влияние на ход сражений против североатлантических конвоев. Однако в 1943-1944 годах подлодки снова были отправлены в Средиземное море, на этот раз по моему приказу. Однако за прошедшие годы ситуация в Атлантике коренным образом изменилась, было очевидно, что надежд на успех в войне против торгового судоходства уже не осталось – слишком поздно. Даже более того, речь уже не шла об опасности, угрожающей нашим частям в Северной Африке. Теперь угроза нависла над Европой. В условиях столь острого кризиса военно-морской флот обязан был обеспечить оборону Италии.

На сравнительно небольшом пространстве Средиземноморья противник мог обеспечить полное воздушное прикрытие своего морского сообщения. Суда из Суэцкого канала в Тобрук и на Мальту, из Гибралтара в Северную Африку и на Мальту шли в непосредственной близости от берега. Обеспечить их охрану с суши было нетрудно. Таким образом, сразу же после появления на Средиземном море наши подлодки столкнулись с очень сильной обороной. К тому же здесь почти круглый год стоит прекрасная погода, море остается тихим и спокойным. В таких условиях противнику легко обнаружить подлодки, а им, в свою очередь, чрезвычайно сложно атаковать внезапно. Поэтому успехи, достигнутые нашими подводниками в этом районе, заслуживают особой оценки.

Я уже упоминал о потоплении в ноябре-декабре 1941 года авианосца «Арк Ройял», линкора «Бархам» и крейсера «Галатея».

До июня наши подлодки действовали главным образом в восточных районах Средиземного моря. Здесь суда, везущие грузы из Александрии для 8-й британской армии, шли вдоль побережья Северной Африки. За первые шесть месяцев 1942 года были достигнуты следующие результаты: «U-565» (командир Джебсен) потопила британский крейсер «Наяда», а «U-205» (командир Решке) – крейсер «Гермиона». Также были потоплены плавбаза субмарин «Медвей», 5 эсминцев и 12 транспортов или танкеров.

С июля до октября 1942 года подлодки были переведены в Западное Средиземноморье и действовали против судов, везущих грузы на Мальту. После прорыва Роммеля к Эль-Аламейну в Восточном Средиземноморье больше не было британских конвоев.

11 августа 1942 года «U-73» (командир Розенбаум) потопила авианосец «Игл», сопровождавший конвой на Мальту. Авианосец

занимал место в хвосте конвоя. Розенбаум, хотя и находился в очень удобном положении для нападения на торговые суда, решил, что стоит атаковать «Игл». Он вполне правильно рассудил, что потопление авианосца было бы куда более важно, потому что, лишенный прикрытия истребителей, конвой мог стать превосходной мишенью для итальянских и немецких бомбардировщиков.

В ноябре и декабре 1942 года подводные лодки были направлены для противодействия высадке англичан в Алжире и Оране. В крайне тяжелых условиях они потопили 6 транспортов и 4 эсминца.

В 1943-1944 годах наши лодки действовали на морских коммуникациях противника сначала в районе североафриканских портов, затем портов Сицилии и Южной Италии. В этих операциях «U-410» (командир Фенски) потопила британский крейсер «Пенелопа», а «U-617» (командир Бранди) – быстроходный минный тральщик «Уэлшмен». Также было потоплено около 30 торговых судов.

В 1941 году действиями подводного флота на Средиземноморье руководил Орн – офицер, отлично зарекомендовавший себя и как капитан субмарины, и как работник штаба. В январе 1942 года его сменил капитан Крейш. Он служил на разных должностях, везде проявляя высокий профессионализм. А командуя субмаринами на Средиземноморском театре военных действий, он доказал, что является к тому же прирожденным лидером, отличным организатором и прекрасным оперативным работником. В январе 1944 года его сменил капитан Вернер Хартман – подводник старой гвардии. Еще в мирное время он окончил курсы офицеров подводного флота и успел попробовать себя и как командир, и как инструктор учебных подразделений на Балтике.

Принимая во внимание наличие на Средиземном море мощных противолодочных сил, я уверен, что результаты, достигнутые нашими подводниками, были максимальными. Большего от них нельзя было требовать. Однако средние показатели потопленного тоннажа в сравнении с Атлантическим театром военных действий были более низкими, а потери удручающе высокими. Из 62 немецких подводных лодок, посланных на Средиземноморье начиная с 1941 года, 48 были потеряны. А поскольку в портах отсутствовали бетонные укрытия для них, 11 подлодок были уничтожены на стоянке.

Командование флота

Став главнокомандующим ВМС, я сразу же был поставлен перед проблемой: следует ли внести изменения в структуру

командования и произвести кадровые перестановки или оставить все как было. Передавая дела, гросс-адмирал Редер аттестовал мне всех старших офицеров, подробно перечислив заслуги каждого. Именно мой предшественник посоветовал произвести некоторые изменения. Назревшая необходимость упростить организацию, по крайней мере в высших эшелонах командования ВМС, также подталкивала меня к определенным переменам. В рамках организационной структуры, существовавшей до марта 1943 года, адмирал, командующий флотом, не был напрямую подчинен военно-морскому командованию. Он исполнял приказы командующего группой, который в своем районе отвечал не только за оперативное командование флотом, но также руководил действиями оборонительных сил и подводных лодок, которые размещались в его районе, а также подразделениями авиации, приданными военно-морским силам для решения тактических задач. Иными словами, командующий группой отвечал за ведение войны на море в конкретном районе. Однако в начале 1943 года на море сложилась такая ситуация, что никаких крупномасштабных военно-морских операций, для руководства которыми понадобилась бы организация такого рода, уже не стоило ожидать.

Поэтому командование группы «Север» и командование флота были объединены и подчинены адмиралу Шнивинду, должность которого теперь называлась «главнокомандующий Северной группой».

Должен признаться, что действительная причина назначения на этот высокий пост столь молодого человека заключалась в том, что я, главнокомандующий военно-морскими силами страны, был значительно моложе большинства адмиралов, когда-либо занимавших этот пост. При всем моем уважении к таким заслуженным офицерам, как адмиралы Карле, Бем, Денш, Шустер и Маршал, с которыми меня связывала многолетняя дружба, я придерживался мнения, что с чисто человеческой точки зрения на высокой командной должности лучше иметь молодого человека. Кроме реорганизации группы «Север», о чем я уже упоминал ранее, я произвел следующие назначения:

главнокомандующий ВМС «Запад» (Франция и Бельгия) – адмирал Кранке;

главнокомандующий ВМС «Юг» (Эгейское и Черное моря) – адмирал Фрике;

командующий ВМС «Нордзее» – адмирал Фёрсте;

командующий ВМС Норвегии – адмирал Цилиакс.

Адмирал Фрике до этого был начальником штаба ВМС, после него этот пост занял вице-адмирал Мейзель.

Последующие события показали, что решение о назначении более молодых командующих было правильным. На совещании с моим начальником управления кадров контр-адмиралом Бальтцером в начале февраля 1943 года я высказал пожелание, чтобы контр-адмирал Хейе был освобожден от своих прежних обязанностей и направлен в мое распоряжение. Я хотел, чтобы этот человек стал «Маунтбеттеном немецкого военно-морского флота». На британском флоте адмирал лорд Луис Маунтбеттен имел в своем подчинении морской спецназ, а также всевозможную технику и мелкие плавсредства для выполнения специальных морских операций.

Ранее таких сил в Германии не существовало. Я имею в виду, к примеру, так называемых «людей-лягушек», которые плыли под водой и крепили мины и взрывчатку на подводную часть целей, сверхмалые субмарины, человекоуправляемые торпеды, начиненные взрывчаткой катера и т. д. Специально подготовленные «морские дьяволы» ценой небольших потерь могли достичь очень высоких результатов. То, что их операции нередко завершаются большими успехами, наглядно доказал принц Боргезе и его «люди-лягушки», которые в декабре 1941 года проникли в акваторию Александрийского порта и серьезно повредили линкоры «Королева Елизавета» и «Валиант».

Хейе, опытный и энергичный офицер, всегда переполняемый идеями, казался мне именно таким человеком, который необходим на этом месте. Однако мой кадровик убедил меня, что Хейе и на своей нынешней должности приносит большую пользу, и предложил вместо него кандидатуру вице-адмирала Вейхольда. Последний был начальником Академии ВМС, затем служил в штабе и проявил себя с самой лучшей стороны. В первые годы войны, будучи офицером связи, прикомандированным к итальянскому штабу флота, он постоянно пытался привлечь внимание итальянцев к стратегическим проблемам на Средиземноморском театре, подчеркивал необходимость обеспечивать надежную защиту североафриканских конвоев и оккупации Мальты. В феврале 1943 года, когда думать о крупномасштабных наступательных операциях было уже поздно и перед нами стояла конкретная задача обеспечения прохода конвоев из Италии в Северную Африку с минимальными потерями, защищая их всеми доступными способами, Вейхольд не сумел оказать должного влияния на итальянцев. Когда ситуация на тунисском плацдарме стала критической, я отправил ему на смену контр-адмирала Меендсен-Болькена, который под руководством вице-адмирала Руге, одного из наших самых опытных офицеров во всех вопросах, касающихся конвоев, должен

был попытаться повлиять на ход событий. (Позже опытный и энергичный Меендсен-Болькен сделал быструю карьеру и стал командующим флотом.)

Получив задание сформировать легкие силы специального назначения, вице-адмирал Вейхольд в основном занялся теоретическими проблемами. Конечно, ему очень мешало то, что еще не было тесного сотрудничества между флотом, министерством вооружений и боеприпасов и промышленностью, благодаря которому позже было налажено производство специальных средств.

Когда после гибели «Шарнхорста» использование военных кораблей стало еще более ограниченным, я все-таки решил поручить практическую работу по созданию сил специального назначения контр-адмиралу Хейе, который до тех пор работал начальником штаба у адмирала, командующего флотом. Он сумел с блеском решить задачи и обеспечения специальных средств, и подготовки личного состава подразделений. В организационных вопросах я оказывал ему всяческую помощь и поддержку. Он был в одном лице и командиром сил специального назначения, и их представителем в командовании ВМС. Такая двойственная роль была по-своему уникальной и противоречила всем общепринятым организационным принципам. Но в данном конкретном случае это было необходимо, чтобы обеспечить быстрое создание принципиально нового подразделения военно-морских сил, оснащенного совершенно новым оружием. Опытные офицеры, по большей части бывшие командиры подводных лодок, стали командующими флотилиями у контр-адмирала Хейе. Нижние чины набирались из числа добровольцев из всех подразделений флота, а с конца 1944 года и из числа младших офицеров-подводников.

Их оружием стали человекоуправляемые торпеды, взрывающиеся катера, а позже – двухместные сверхмалые субмарины «Зеехунд» («морская собака»). Высокий боевой дух и преданность своему делу – вот что было свойственно всем без исключения офицерам и матросам этих подразделений.

Наши силы специального назначения достигли поразительных результатов, хотя некоторые из них (как, к примеру, в случае со сверхмалыми субмаринами) были подтверждены уже после войны. Однако они тоже несли потери из-за ощутимого превосходства противника, особенно от авиации, крайне ограничившей их деятельность.

Проблемы надводных военных кораблей: последняя операция в северных водах

В главе 17 я уже рассказывал о том, что отставка гросс-адмирала Эриха Редера была вызвана его категорическим несогласием со взглядами Гитлера на будущее крупных боевых кораблей. В январе 1943 года фюрер распорядился вывести их из эксплуатации и, возможно, даже отправить в металлолом, поскольку внезапно преисполнился уверенности, что они больше не могут принести никакой пользы для ведения войны.

В своем рапорте, датированном 10 января 1943 года, Редер объяснил, насколько велика роль военных кораблей в ведении войны. Он подчеркнул, что, пока наши корабли остаются в Северной Норвегии, противник вынужден держать по меньшей мере такое же количество кораблей на севере Шотландии и в Исландии, другими словами, не может отправить их на другой театр военных действий – Средиземноморский или Тихоокеанский.

О возможных вариантах использования военных кораблей Редер писал:

«Недостаток авиации наземного базирования для разведки и прикрытия, а также тот факт, что усилить боевую мощь наших кораблей авиацией, базирующейся на авианосцах, оказалось невозможным, с весны 1942 года существенно ограничил возможности военно-морского командования по использованию флота и снизил вероятность достижения успеха.

С другой стороны, я должен подчеркнуть, что возможность успеха все еще существует, если, конечно, флот останется в боевой готовности, ожидая подходящего случая. Даже без соответствующего воздушного прикрытия и разведки ситуация в любой момент может оказаться благоприятной для нанесения внезапного и решительного удара».

Гитлер, однако, упрямо продолжал настаивать на своем.

Передавая мне дела, гросс-адмирал Редер снова повторил, что крупные боевые корабли могут с успехом использоваться в Арктике, но, когда флот выходит в море на боевую операцию, ему нельзя навязывать многочисленные ограничения и в приказном порядке требовать, чтобы из соображений престижа ни в коем случае не было потерь.

Став главнокомандующим ВМС, я, естественно, получил в наследство от предшественника и эту проблему, которой следовало уделить первоочередное внимание. Внимательно проанализировав аргументы, которые Редер выдвинул в пользу сохранения военных кораблей, я счел их вполне убедительными. Несмотря на то что сам ранее возражал против их дальнейшего использования, в середине февраля 1943 года я пригласил в

Берлин адмиралов Шнивинда и Хейе для обсуждения этого вопроса. Они оба придерживались мнения, что, несмотря на очевидное превосходство радарной техники противника, боевые корабли, если представится благоприятная возможность, без сомнения, могут участвовать в сражениях и достигать высоких результатов.

Аналогичное мнение высказал бывший командующий группой флота вице-адмирал Кумметц. Основываясь на собственном опыте, он считал, что следует максимально увеличить число авиационных формирований, которые должны использоваться для поддержки военно-морских операций. Более того, по его мнению, всем силам, намеченным для участия в операции, следует дать возможность провести совместную «генеральную репетицию», а для того, чтобы у подобных операций появились шансы на успех, командующий ими адмирал должен иметь свободу принятия решения, а не думать о всяческих ограничениях, накладываемых на его действия по политическим соображениям. На это я ответил, что готов поддержать его требования, но, поскольку он обладал большим опытом работы в качестве командующего группой, а также прекрасно знал Северный театр военных действий, ему придется взять на себя командование группой «Север».

Всесторонне обдумав проблему с учетом мнения опытных офицеров, считавших, что военные корабли еще могут принести много пользы, я решил вывести из эксплуатации только те корабли, которые уже не имели боевой мощи и не могли быть использованы даже в учебных целях. Все остальные корабли я решил сохранить как боевые или учебные.

Таким образом, я принял решение списать крейсера «Хиппер», «Лейпциг» и «Кёльн», а позднее и старые линкоры «Шлезин» и «Шлезвиг-Гольштейн». Однако я решил сохранить линкоры «Тирпитц» и «Шарнхорст», крейсера «Принц Эйген» и «Нюрнберг», а также «карманные» линкоры «Шеер» и «Лютцов». «Тирпитц» и «Шарнхорст» с боевым охранением эсминцев должны были сформировать группу для защиты Норвегии от возможной высадки противника, а также, если представится случай, для атаки на русские арктические конвои. Остальные корабли предполагалось оставить на Балтике и использовать в качестве учебных, пока не появится необходимость их участия в боях.

Мой план содержал большинство идей, приведших к отставке гросс-адмирала Редера. 26 февраля 1943 года я передал его Гитлеру. Он был неприятно удивлен, даже взбешен, однако в конце концов принял его, хотя и крайне неохотно.

Вслед за этим я издал директиву для офицеров,

командовавших военными кораблями, где изложил основные принципы, которыми следовало руководствоваться норвежской группе в случае нападения на конвои:

«Условия, необходимые для успешных операций надводных кораблей против судоходства в Арктике, будут складываться очень редко, потому что противник, судя по опыту прошлых лет, будет использовать для защиты своих конвоев силы, которые наверняка превзойдут наши. Тем не менее может появиться возможность нападения на неохраняемые или слабоохраняемые суда или небольшие группы судов. При наличии такой возможности ею следует незамедлительно воспользоваться, соблюдая при этом тактические принципы.

Может возникнуть необходимость нападения и на хорошо охраняемые конвои, используя для этого все имеющиеся силы. Приказ на проведение такой операции будет дан в том случае, если конкретный конвой имеет столь высокую ценность, что его уничтожение следует обеспечить любой ценой».

В марте 1943 года «Тирпитц» и флотилия эсминцев уже стояли в Альта-фьорде на севере Норвегии. «Шарнхорст» пока оставался на Балтике. Там корабль ремонтировался после подрыва на мине в феврале 1942 года. В начале 1943 года «Шарнхорст» дважды выходил в море, но оба раза был перехвачен вражеской авиацией и возвращался на базу. И только в марте ему наконец удалось прорваться.

Начиная с марта 1943 года союзнические конвои в Россию шли не по арктическим морям, а через Средиземное море, к тому времени открытое для судоходства союзников, в Персидский залив. Только в конце 1943 года возобновилось движение арктических конвоев в Мурманск. Поэтому летом 1943 года возможность для боевых операций против конвоев в Арктике так и не представилась.

6 сентября группа кораблей под командованием адмирала Кумметца вышла к Шпицбергену, где уничтожила угольные шахты и портовые сооружения, эксплуатировавшиеся англичанами. Это позволило линкорам и эсминцам отработать тактику совместных действий.

После операции «Тирпитц» и «Шарнхорст» вернулись на свои якорные стоянки. «Шарнхорст» стоял в Ланг-фьорде, а «Тирпитц» – в Каа-фьорде (так назывались вспомогательные рукава Альта-фьорда). Для защиты от нападения вражеских подводных лодок «Тирпитц» был окружен сетевыми заграждениями таким образом, чтобы ни одна субмарина не смогла пройти дальше ворот, которые открывались только для подхода катеров к линкору, а остальное время были закрыты.

В конце сентября 1943 года британские субмарины притащили на буксире к входу в Альта-фьорд три сверхмалые субмарины. Две из них, «X-7» и «X-5», были уничтожены. Третья, «X-6», сумела проникнуть внутрь сетевого заграждения, дождавшись открытия ворот, и доставила мины под корму «Тирпитца». Последовавший взрыв нанес серьезные повреждения в основном гребным винтам и рулевому оборудованию линкора. Последовавший за этим ремонт растянулся на пять месяцев.

Тот факт, что «Тирпитц» выведен из строя, сразу же лишил нас большого стратегического преимущества. И когда в конце 1943 года союзники возобновили движение северных конвоев, в нашей боевой группе кораблей остались только «Шарнхорст» и эсминцы.

В ноябре 1943 года адмирал Кумметц, находившийся в Норвегии с июня 1942 года, был вынужден вернуться в Германию для лечения. По его рекомендации я назначил на занимаемую им должность командующего флотом контр-адмирала Бея. Так же как и Кумметц, Бей долгое время плавал на эсминцах, имел большой практический опыт и теоретические знания. В общем, это был отличный, высококвалифицированный офицер.

Повествуя о последнем сражении и гибели «Шарнхорста», ввиду отсутствия других документов мне приходится опираться на рапорт, представленный в адмиралтейство нашим противником – английским адмиралом Фрейзером.

Я непременно вернусь к этому описанию, как только будет опубликован соответствующий отчет об этом сражении исторического отдела британского адмиралтейства. Но, как бы там ни было, он все равно останется неполным, потому что мы не знаем и никогда не узнаем, что заставило контр-адмирала Бея, погибшего вместе с кораблем, действовать так, как действовал он. Мы не узнаем, можно ли было поступить как-то иначе, возможно, более правильно, а следовательно, не имеем права критиковать; остается только задавать вопросы, заведомо понимая, что точного ответа на них мы не получим никогда. Напомнив об этом, теперь я могу перейти к рассказу о последнем бое «Шарнхорста».

22 декабря 1943 года с немецкого самолета-разведчика в 400 милях к западу от Тромсё был замечен конвой, идущий северо-восточным курсом. В нем было 17 торговых судов и 3 танкера, а в составе эскорта – 4 крейсера и 9 эсминцев и корветов.

Наша боевая группа состояла из линкора «Шарнхорст» (капитан Хинце) и 5 эсминцев из 4-й флотилии (командир – капитан Йоганнесон). На борту «Шарнхорста» находился контр-адмирал Бей. Группа подчинялась командующему флотом и 22 декабря после получения сообщения воздушной разведки

получила приказ о трехчасовой готовности.

24 декабря конвой был замечен снова – как и прежде, он шел на северо-восток. Теперь уже не оставалось сомнений, что этот конвой везет военные грузы в Россию.

Командовавший подводными лодками в Арктике Зурен расположил свои лодки к западу от острова Медвежий для перехвата конвоя.

25 декабря с одной из подлодок поступило сообщение, что в 9.00 конвой находился в квадрате АВ 6720 и шел курсом 60°. В полдень последовало еще одно сообщение о конвое, сопровождавшееся сводкой погоды: ветер южный силой 7 баллов, дождь, видимость 2 мили.

Ситуация сложилась следующая.

Конвой, везущий военные грузы в Россию под охраной эскорта крейсеров, не являвшихся серьезными конкурентами для «Шарнхорста», находился вблизи нашей боевой группы кораблей. Его координаты, курс и скорость были известны. Граница льдов, проходившая вблизи острова Медвежий, не давала конвою уклониться далеко в сторону. Скорость наших кораблей намного превосходила среднюю скорость конвоя. Все это создавало уверенность, что конвою не удастся уйти.

Наша разведка не обнаружила в море присутствия тяжелых кораблей противника, хотя, конечно, это не гарантировало их действительного отсутствия. Но если они и находились в море, то наверняка достаточно далеко от конвоя. Так что шансы у «Шарнхорста» были отнюдь не плохие.

Большое количество военных грузов, которое доставил бы конвой из 20 судов в Россию, могло весьма существенно увеличить наступательную мощь русских армий. Именно это и следовало предотвратить нашим кораблям. Лично я считаю, что такая возможность существовала.

Поэтому 25 декабря я издал приказ, согласно которому «Шарнхорст» в сопровождении 4-й флотилии эсминцев должен был выйти в море и атаковать конвой. Основные положения приказа о нападении и возможном выходе из боя были следующими:

1. Противник пытается остановить продвижение немецких армий на восток, посылая русским ценные военные грузы и продовольствие. Мы должны помочь нашим.

2. «Шарнхорст» и эсминцы атакуют конвой.

3. Сражение может быть прекращено в любой момент по вашему усмотрению. В принципе вы должны выйти из боя при столкновении с превосходящими силами противника.

Я хотел, чтобы приказ был получен как можно быстрее, поскольку не сомневался, что командир группы контр-адмирал Бей до выхода в море непременно захочет обсудить предстоящую акцию со старшими офицерами «Шарнхорста», а также офицерами 4-й флотилии.

Командир группы отправил следующие инструкции:

«1. Атаку на конвой «Шарнхорста» и эсминцев начать 26 декабря после рассвета (примерно в 10.00).

2. Совместную атаку производить только при благоприятных условиях (погода, видимость, наличие точной информации о противнике).

3. Если условия будут неблагоприятными для «Шарнхорста», эсминцам атаковать без его участия. Линкор может находиться в стороне или проследовать во внешний фьорд, где остаться в боевой готовности».

«Шарнхорст» и эсминцы 4-й флотилии подняли якоря 25 ноября в 19.00 и к 23.00 удалились от побережья Норвегии. Корабли шли группой со скоростью 25 узлов, пеленг 10°, следуя к точке ожидаемой встречи с конвоем. Расчетное время встречи – 10.00 26 декабря. Вечером 25 декабря дул юго-западный ветер силой 6 баллов, волнение моря было 5 баллов при слабой облачности и хорошей видимости.

Мы знаем от нескольких уцелевших моряков с «Шарнхорста», что приказ выйти в море после долгого и утомительного периода бездействия был воспринят людьми с большим энтузиазмом. 25 декабря ровно в 23.55 контр-адмирал Бей отправил следующее сообщение адмиралу, командующему флотом:

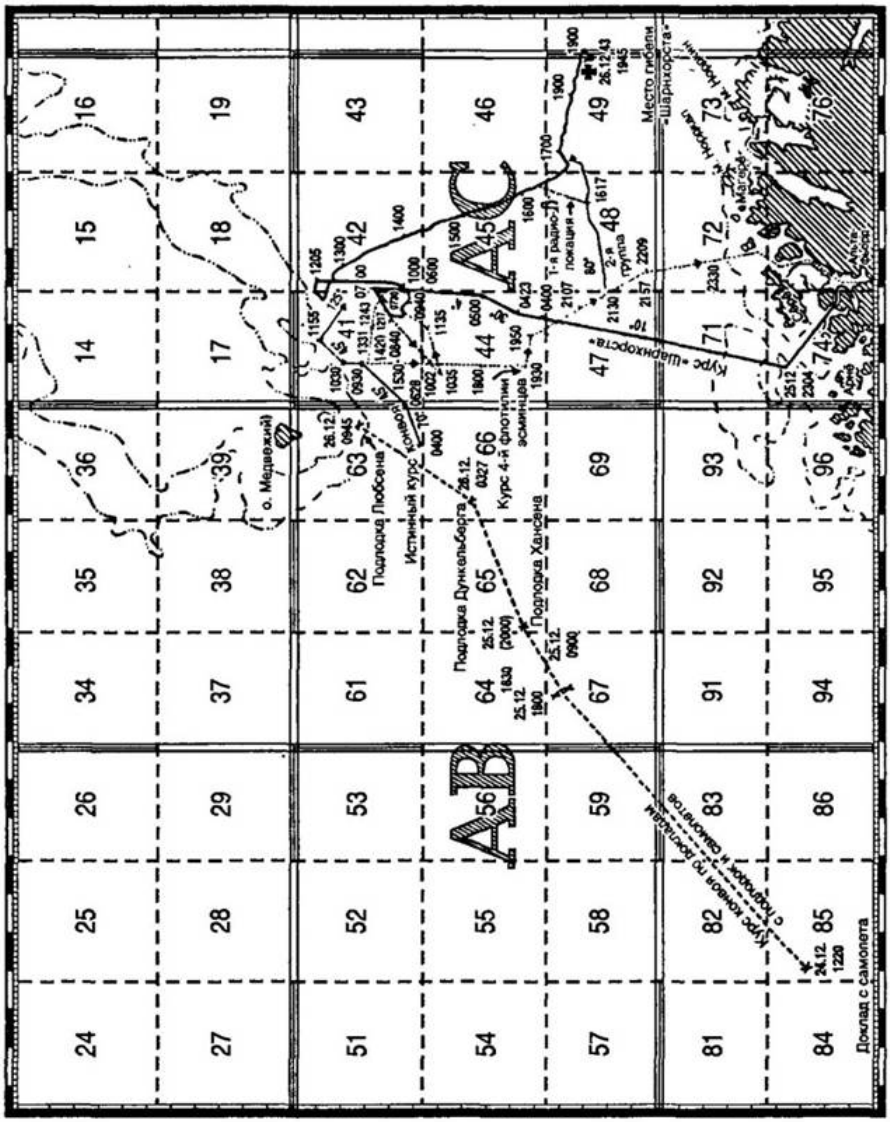
«Нахожусь в районе ожидаемых боевых действий SW/6/8. Возможности эсминцев ограничены погодными условиями. Вынужден идти на сниженной скорости».

Зачем командир группы послал это сообщение? Причем сделал это он, не поставив в известность командира 4-й флотилии эсминцев капитана Йоганнесона и не выяснив у него, могут ли его корабли действовать в таких погодных условиях. Да и подводные лодки уже передали сводку погоды, а значит, командующий флотом наверняка знал, что творится в районе предстоящих боевых действий, и это не было тайной для контр-адмирала Бея. И тем не менее он нарушил радиомолчание, сохранение которого было чрезвычайно важно из тактических соображений. Почему? Вопрос этот остается без ответа.

Теперь мы исходили из того, что противник знает о выходе в море «Шарнхорста» и запеленговал его.

И действительно, через три часа после отправки сообщения с

«Шарнхорста» командующий флотом в метрополии адмирал Фрейзер был проинформирован адмиралтейством о предположительном выходе в море линкора «Шарнхорст», хотя мы не можем утверждать, что основанием для этого послужило именно сообщение в эфире нашего контр-адмирала.



Карта 5

Ответ на это сообщение был следующим:

«Если эсминцы не могут оставаться в море, рассмотрите возможность самостоятельных действий «Шарнхорста». Решение на ваше усмотрение».

Лично я считал, что было бы ошибкой задействовать в операции только один «Шарнхорст», и офицеры штаба были со мной согласны, однако мы не сочли необходимым вмешиваться, тем более что в сообщении было ясно сказано, что окончательное решение будет принято командиром группы. Ведь только командир в море может решить, какие следует принять тактические меры, исходя из погодных условий в районе.

Этот ответ был получен контр-адмиралом Беем 26 декабря в 3.00. После этого он запросил мнение о погодных условиях командира группы эсминцев. В ответ Йоганнесон просигналил:

«При существующей силе ветра и волнении пока трудностей не было, относительно перспектив ничего определенного сказать не могу. Полагаю, погода улучшится».

Иначе говоря, командир эсминцев был готов принять участие в сражении.

26 декабря в 6.30 корабли пересекли предполагаемый курс конвоя к востоку от его местонахождения. Координаты конвоя снова были переданы с одной из подводных лодок. «Шарнхорст» повернул на юго-запад и со скоростью 12 узлов двинулся навстречу конвою. Эсминцы прочесывали море, находясь в 10 милях впереди. Они двигались тем же курсом.

Из доклада адмирала Фрейзера нам точно известно, какие силы англичан были заняты в операции и где они находились.

Конвой из 19 торговых судов шел в сопровождении эсминцев и находился, судя по сообщениям с подлодок, в 50 милях от Медвежьего. К востоку от него примерно на расстоянии 100 миль находилось соединение британских кораблей, состоявшее из крейсеров «Белфаст», «Норфолк» и «Шеффилд» под командованием вице-адмирала Бурнетта. Корабли шли на юго-запад.

Сам адмирал Фрейзер вышел в море вместе со второй группой кораблей, в которую входили крейсер «Ямайка», линкор «Герцог Йоркский» и 4 эсминца.

Он знал, что конвой, следующий в Россию, был обнаружен немецким самолетом-разведчиком, а значит, следовало приготовиться к нападению. В 3.39 26 декабря Фрейзер получил сообщение о предположительном выходе в море «Шарнхорста».

Адмирал Фрейзер со своими кораблями находился в 270 милях от Нордкапа и примерно на таком же расстоянии от конвоя. Поэтому он не мог присоединиться к главным силам и предотвратить нападение на конвой. Соответственно он приказал последнему изменить курс на более северный, чтобы усложнить для «Шарнхорста» задачу поиска. Кроме того, он приказал 1-му соединению кораблей идти на сближение с конвоем.

Крейсера «Шеффилд», «Белфаст» и «Норфолк» устремились навстречу «Шарнхорсту». В 9.21 немецкий линкор был замечен с «Шеффилда». В 9.24 с «Белфаста» открыли огонь, чуть позже к перестрелке присоединился «Норфолк». Кормовые орудия «Шарнхорста» вели ответный огонь. В 9.40 обе стороны прекратили огонь – расстояние слишком увеличилось. «Шарнхорст» ушел на юг, затем снова лег на северный курс.

Скорее всего, идея контр-адмирала Бея заключалась в том, чтобы обойти крейсера и атаковать конвой с севера. С другой стороны, нельзя забывать, что британские крейсера всегда могли оставаться на страже между «Шарнхорстом» и конвоем, но тем не менее они находились в очень опасном положении, когда встретили наш линкор.

«Шарнхорст» намного превосходил их по вооружению, мореходным качествам и, что самое важное, огневой мощи. Против сравнительно легких орудий крейсеров на «Шарнхорсте» имелись, кроме прочего оружия, 9 тяжелых 11-дюй-мовок.

Учитывая явное превосходство, были все основания считать, что после установления контакта завязавшееся сражение будет доведено до конца. Ведь если британские крейсера будут повреждены или уничтожены, конвой, охранять который будут только эсминцы, «упадет в руки «Шарнхорста», как спелый фрукт». Именно этого опасался адмирал Фрейзер. Между конвоем и тяжелым немецким линкором находились только британские крейсера, в то время как сам главнокомандующий флотом метрополии на линкоре «Герцог Йоркский» был все еще в 200 милях от конвоя.

Во время утренней перестрелки «Шарнхорсту» не удалось отметить ни одного попадания, зато в него угодило два снаряда. Один снаряд не взорвался, зато второй ударил в фок-мачту и уничтожил носовую радарную аппаратуру, в результате чего в секторе между 60 и 80° радар «Шарнхорста» не действовал. Тем не менее повреждения были не настолько серьезными, чтобы заставить немецкий линкор выйти из боя.

Кроме того, следует помнить, что при утреннем контакте контр-адмирал Бей в полной степени осознал, что его тактическое положение хорошим не назовешь. Он приближался к противнику, оставаясь на фоне светлой южной части неба, в то время как за крейсерами англичан северная часть неба была значительно темнее, поэтому их труднее было различить. Также Бей наверняка опасался, что линкор может подвергнуться внезапной атаке эсминцев, что могло свести на нет его превосходство. Если он думал именно так, тогда совершенно непонятно, почему во время утреннего контакта или

последующего сражения он не приказал собственным эсминцам подойти поближе, чтобы быть готовыми вмешаться при появлении других сил противника.

Моряки эсминцев 4-й флотилии, разумеется, не могли не видеть вспышек снарядов во время утренней перестрелки. Но они не получили никаких новых приказов от командира группы, поэтому по-прежнему шли юго-западным курсом. В 10.27 был получен приказ: «Курс 70˚, скорость 25 узлов», а в 11.58 еще один: «Действуйте в квадрате 6365». Тактическое взаимодействие между «Шарнхорстом» и эсминцами на этом прекратилось.

Когда «Шарнхорст» ушел на юг, после чего вернулся на северный курс, адмирал Бурнетт принял, безусловно, правильное решение не преследовать немецкий линкор, а идти, на сближение с конвоем, чтобы три крейсера могли защитить торговые суда в случае нападения.

В 11.00 на «Шарнхорсте» было получено сообщение с немецкого самолета-разведчика, в котором сообщалось об обнаружении 5 военных кораблей к северо-западу от Нордкапа, правда довольно далеко.

В Киле адмирал, командующий флотом, посчитал, что речь идет о наших собственных эсминцах, возвращающихся в порт, поскольку «Шарнхорст» идет в атаку в одиночку. Ни он, ни военно-морское командование и на этой стадии не сочли необходимым вмешаться, тем более что намерения командира группы пока еще не были для нас окончательно ясны.

Только после гибели «Шарнхорста» было установлено, что на самом деле сообщение, переданное с самолета-разведчика, первоначально было следующим: «5 военных кораблей, один, очевидно, крупный, замечены к северо-западу от мыса Нордкап».

При передаче сообщения на «Шарнхорст» командующий авиацией убрал слова «один, очевидно, крупный», потому что хотел сообщить только точную информацию, а не предположения.

Отсутствие этих трех слов и привело к трагедии. Мы не знаем, к какому заключению пришел контр-адмирал Бей, получивший в 11.00 сообщение о 5 военных кораблях. Он вполне мог предположить, что все они – тяжелые корабли противника. Во всяком случае, из рассказа одного из уцелевших моряков «Шарнхорста» Стретера можно сделать именно такой вывод. Стретер вспомнил, что в 15.00 команде «Шарнхорста» было объявлено, что к западу от линкора находится группа британских кораблей, которые идут на восток. При этом Бей вполне мог руководствоваться именно полученным в 11.00 сообщением от авиаторов.

Если бы слова «один, очевидно, крупный» остались в

сообщении, контр-адмирал Бей не стал бы сомневаться, что корабль именно британский, и никакой другой, и тогда действовал в соответствии с той частью моего боевого приказа, где было сказано: «Сражение может быть прекращено в любой момент по вашему усмотрению. В принципе вы должны выйти из боя при столкновении с превосходящими силами противника».

Опять же, если бы эти три слова остались в сообщении, адмирал, командующий флотом, ни за что бы не решил, что речь идет о наших эсминцах, и, скорее всего, немедленно приказал бы прекратить операцию, если бы командир группы сам не сделал этого. В 11.00 «Шарнхорст» вполне еще мог уйти незамеченным и достичь безопасных норвежских фьордов, не встретившись с кораблями противника, быстро приближавшимися с запада.

Короче говоря, мы так и не знаем, как понял контр-адмирал Бей полученное в 11.00 сообщение. Представляется очевидным лишь то, что он придерживался первоначального намерения атаковать конвой с севера. В 12.00 «Шарнхорст» действительно находился к северу от конвоя и снова нарвался на крейсера Бурнетта, которые, усиленные четверкой эсминцев, шли между «Шарнхорстом» и конвоем. Второе столкновение обошлось без ущерба для «Шарнхорста». Зато 2 снаряда попали в «Норфолк», в результате чего была выведена из строя кормовая орудийная башня и погибло несколько членов команды. К тому же было повреждено радарное оборудование крейсера. Старшина Геддес, один из немногих уцелевших с «Шарнхорста», рассказывал следующее:

«Вскоре после 12.30 я и еще несколько человек заметили прямо по курсу три тени и доложили об этом. Тревога уже прозвучала на основании показаний радара. Обстрел начался раньше, чем мы успели открыть огонь. Снаряды противника взрывались очень близко от борта корабля. Наши первые залпы взяли цель. Я лично видел, как после трех или четырех залпов над одним из вражеских крейсеров в районе кормовой трубы взметнулся столб пламени, второй крейсер был охвачен огнем и вскоре скрылся в облаке черного дыма.

Сражение продолжалось. Вскоре я увидел, что наши выстрелы повредили носовую часть третьего крейсера. Над ним на минуту показался и тут же скрылся язык пламени. Корабль постепенно окутало густым дымом, и я решил, что он горит. Огонь противника стал нерегулярным, а когда мы изменили курс, крейсера прекратили огонь и скрылись за пеленой дождя. Во время перестрелки противник находился перед нами и был хорошо виден. Наши орудия вели огонь, и я не слышал ни о каких повреждениях, полученных «Шарнхорстом» на этом этапе. Во

время первого столкновения корабли противника были едва различимы, зато во время второго, происшедшего в середине дня, мы отчетливо видели вражеские корабли. Да и расстояние было заметно меньше, чем утром».

Британские эсминцы не использовали свои торпеды. Из британских источников известно, что непогода помешала им прибыть на место вовремя, а сражение оказалось довольно коротким – перестрелка длилась только двадцать минут, почему – мы не знаем.

На этот раз тактическая позиция «Шарнхорста» была куда более благоприятной – теперь на фоне более светлой юго-западной части неба отлично выделялись силуэты вражеских кораблей, а сам «Шарнхорст» терялся на фоне более темной северной части. В этой ситуации самым правильным решением было бы продолжать бой и покончить с противником, тем более что не приходилось сомневаться в том, что им и так уже причинен немалый ущерб. Будь это сделано, представилась бы прекрасная возможность нападения на беззащитный конвой.

Вероятно, Бей решил, что следует выйти из боя, опасаясь тяжелого корабля противника, который мог быть среди пяти кораблей, упомянутых в сообщении в 11.00. Тогда это соответствовало моему боевому приказу. Или, быть может, он счел неразумным продолжать сражение, зная, что британские эсминцы где-то рядом, а в его распоряжении нет ни одного?

Теперь мы этого уже никогда не узнаем. Точно известно лишь то, что около 12.40 «Шарнхорст» развернулся и на высокой скорости ушел в южном направлении к норвежским берегам.

И тут возникает главный вопрос: почему «Шарнхорст» лег именно на этот курс, на котором погода позволяла его преследовать и крейсерам, и эсминцам? Направься он немного западнее – против ветра, – корабли противника быстро остались бы позади, поскольку при следовании в бушующем море у тяжелого немецкого линкора скорость была бы на несколько узлов выше, чем у более легких вражеских крейсеров и эсминцев. В отчете об операции адмирал Фрейзер утверждал, что «погода давала «Шарнхорсту» преимущество в скорости в 4-6 узлов».

Возможно, контр-адмирал Бей опасался, что более западный курс приблизит его к той самой пресловутой группе из 5 кораблей, которая, судя по полученному в 11.00 сообщению, направлялась к нему. Поэтому он решил, что позволить крейсерам сохранить контакт с «Шарнхорстом» – это меньшее из двух зол. Решение оказалось для немецкого линкора и его команды роковым.

В это же время адмирал Фрейзер рассуждал, что сможет

обнаружить «Шарнхорст» только в том случае, если одному из крейсеров удастся сохранить с ним контакт.

Даже после прекращения в 12.40 сражения все еще сохранялся шанс, что «Шарнхорст» избежит гибельной встречи с «Герцогом Йоркским», если бы только контр-адмирал Бей приказал уходить в юго-западном направлении. Этот курс, теперь мы это знаем точно, вывел бы «Шарнхорст» прямиком на конвой.

Но контр-адмирал Бей решил иначе, и конец был неизбежным. С крейсеров адмиралу Фрейзеру постоянно передавали информацию о местонахождении «Шарнхорста», в результате чего он не мог не обнаружить наш линкор. В бою, продолжавшемся с 16,48 до 18.20, «Герцог Йоркский», имевший 10 14-дюймовок, тем не менее не сумел подавить «Шарнхорст». Даже наоборот, расстояние между кораблями снова возросло, и адмирал Фрейзер начал опасаться, что после всего «Шарнхорсту» удастся уйти. Поэтому в атаку были посланы британские эсминцы, имевшие мощные торпеды. Посланные с близкого расстояния торпеды не миновали цель, которая своих эсминцев охранения не имела, да к тому же находилась на курсе, благоприятствовавшем атаке противника.• После этого в бой снова вступил «Герцог Йоркский».

В 19.45 «Шарнхорст» затонул. Из 1900 человек экипажа были спасены лишь 36 старшин и матросов.

А тем временем эсминцы 4-й немецкой флотилии, действуя согласно полученным в 11.08 приказам командира группы, были заняты поисками конвоя. В 13.43 командующим флотилией был получен неподписанный приказ: «4-й флотилии эсминцев прервать операцию». Приказ до крайности удивил капитана Йоганнесона, и он запросил подтверждение. В ответ на это в 14.20 был получен приказ командира группы «возвращаться в порт». Конвой так и не был замечен.

Потеря «Шарнхорста» крайне негативно отразилась на нашем стратегическом положении в Норвегии. Поскольку точные причины гибели линкора так и останутся тайной, думаю, нет смысла говорить об этом больше, чем я сказал. Возможно, когда-нибудь удастся пролить немного больше света на происшедшие события, однако самый важный свидетель, контр-адмирал Бей, все равно дать показаний не сможет. Лично я считаю, что в последнем рейсе «Шарнхорсту» сопутствовало очень уж неудачное стечение обстоятельств. Пожелай судьба бросить на него хоть тень улыбки, все могло обернуться по-другому.

Версия о том, что «Шарнхорст» вообще не видел противника и попросту был расстрелян благодаря наличию у англичан более совершенных радаров, безусловно, является ложью. В сражении

англичане использовали оптические дальномеры, положение кораблей противника было известно на «Шарнхорсте», его залпы были точны. По заявлениям уцелевших моряков, боевой дух команды был крепок до самого конца.

«Тирпитц» тоже доживал свои последние дни.

В марте 1944 года корабль вышел из ремонта. Однако чрезвычайно возросшее за истекший период превосходство противника в воздухе исключало возможность его использования против вражеских конвоев во время долгого полярного дня. В светлое время противник всегда имел своевременную и точную информацию о местонахождении «Тирпитца» от воздушной разведки. К тому же теперь у союзников появилась возможность обеспечить охрану своих конвоев с воздуха в любое время, используя эскортные авианосцы.

Польза, приносимая «Тирпитцем» в северных водах, как и раньше, заключалась в том, что своим присутствием он «привязывал» значительные силы противника к североевропейской зоне, не давая перебросить их на другие театры военных действий. В дополнение к этому «Тирпитц» служил надежной защитой против любых высадок противника в этом районе. Да и более эффективно использовать его на другом театре военных действий вряд ли было возможно. К тому же линкор все равно не смог бы совершить долгое путешествие домой, не будучи обнаруженным противником и не подвергшись ожесточенным атакам с воздуха.

Немаловажной причиной того, что «Тирпитц» оставался на севере Норвегии, являлся и тот факт, что здесь он был обеспечен воздушным прикрытием истребителей. Весной и летом 1944 года он подвергался особенно частым атакам с воздуха. Во время одной из них, выполненной самолетами с британского авианосца, была частично уничтожена надстройка на бронированной палубе, хотя боевая мощь линкора при этом не пострадала.

В августе англичане атаковали «Тирпитц» тяжелыми 6-тонными бомбами, одна из которых серьезно повредила его носовую часть.

После этого я издал приказ, чтобы «Тирпитц» впредь использовался как плавучая батарея для обороны. Поддерживать его в мореходном состоянии было невозможно. Отныне на корабле должны были оставаться только орудийные расчеты. Чтобы не случилось худшее и корабль во время очередной атаки не перевернулся, я приказал поставить его на мелководье.

По получении этого приказа контр-адмирал Петере, командовавший боевой группой, приступил к поискам подходящего места для стоянки линкора. Найти его у скалистых,

крутых берегов норвежских фьордов оказалось совсем не просто. Тогда адмирал Петере приказал засыпать пробоины песком. Таким образом вероятность опрокидывания «Тирпитца» была сведена к минимуму.

22 октября 1944 года последовала очередная атака союзников 6-тонными бомбами. Тяжелые орудия «Тирпитца» отбили атаку. Вскоре после этого силы воздушного прикрытия были по моей просьбе увеличены.

Утром 12 ноября, в воскресенье, поступило сообщение о том, что к «Тирпитцу» снова направляются бомбардировщики союзников. Наши истребители не успели прибыть вовремя, и линкор остался один на один с противником. Самолеты противника сбросили свои сверхтяжелые бомбы, Причем в силу очередного неудачного стечения обстоятельств все они упали по левому борту. Корабль получил сильные повреждения, к тому же при взрывах бомб в дне фьорда образовались глубокие воронки, в результате чего линкор перевернулся. Люди, укрывавшиеся под бронированной палубой, оказались в ловушке. Была сделана попытка их спасти, вскрыв бронированное днище корабля, но извлечь из стальной могилы удалось лишь нескольких человек.

После гибели «Тирпитца» боевые корабли ВМС Германии больше не принимали участия в войне на море. Авиация становилась все более явной угрозой для надводных кораблей, что, кстати, впоследствии привело к списанию британских и американских линкоров в 1957-1958 годах.

Надеюсь, что позже, когда у меня появятся соответствующие документы, я смогу подробнее описать действия подводных лодок в Арктике.

Черноморский театр военных действий

Наступая на Восточном фронте, немецкие армии в августе 1941 года вышли к Черному морю. К сентябрю 1942 года все русское побережье, за исключением небольшой полоски между Туапсе и Батуми, было в руках немцев. Огромное внутреннее море, большее, чем Балтийское, омывающее берега России, Турции, Болгарии и Румынии, также стало театром военных действий.

Военно-морские силы стран, не имевших морских границ, не допускались в Черное море по проливам Босфор и Дарданеллы нейтральной Турцией.

Черноморский флот Советского Союза значительно превосходил военно-морские силы наших черноморских союзников – Румынии и Болгарии. (Они состояли из 1 линкора, 1 тяжелого крейсера, 5 легких крейсеров, 10-12 эсминцев, 6 торпедных катеров, 30 субмарин, 5 канонерок, 3 флотилий

торпедных катеров и большого числа имеющих вооружение катеров и вспомогательного флота.)

Немецкий флот в первое время не имел собственных сил на Черном море, занимаясь лишь охраной береговых объектов на завоеванных территориях. Весной 1942 года стало очевидно, что там найдется немало работы морякам, и гросс-адмирал Редер организовал перевод соответствующих кораблей с Северного и Балтийского морей на Черное. Корабли шли по Эльбе до Дрездена, далее по суше до Регенсбурга, а уже оттуда по Дунаю в Черное море. Таким образом, 1500-мильный путь до Черного моря преодолело довольно много тральщиков, десантных кораблей и подводных лодок.

Очень скоро стало очевидно, что русский флот, хотя и превосходит наш по численности, не предпринимает крупномасштабных операций. В результате оборонительной психологии русских, а также успешных действий немецкой авиации и немецкого и итальянского флота против русских военных кораблей и торговых судов, равно как и оккупации сухопутными силами Крымского полуострова, инициатива, несмотря на численное меньшинство, твердо оставалась в руках немецкого флота.

Особенно явно это проявилось в 1943 году, когда командующим нашим Черноморским флотом стал адмирал Кисерицки. С помощью своего начальника штаба капитана фон Конради, несмотря на скудость имевшихся в его распоряжении сил, Кисерицки выполнил много сложных заданий, продемонстрировав большие организаторские способности и незаурядное тактическое мастерство.

Флот отвечал за оборону портов и гаваней – береговые батареи, мины, подводные препятствия и т. д. Торпедные катера под командованием Бернбахера и Кристиансена и также подлодки под командованием Розенбаума и Петерсена вели наступательные действия против врага. Кроме того, именно флоту была поручена доставка всего необходимого для наших войск в Крыму, на Кубанском и Миусском фронтах, а также защита судоходства между Одессой, Констанцей и Босфором. В 1943 году, к примеру, наши корабли обеспечили сопровождение 2030 судов (1 350 000 тонн).

В начале 1943 года к перечисленным обязанностям добавилась эвакуация наших войск с Кавказа, поскольку путь по суше для них был отрезан после поражения под Сталинградом и взятия русскими войсками в феврале 1943 года Ростова. Для проведения этой срочной операции под командованием контр-адмирала Шерлена были сосредоточены все доступные

плавсредства.

За период с конца января до начала марта под постоянным обстрелом русских морем было эвакуировано 105 тысяч человек, 45 тысяч лошадей, 7 тысяч единиц техники и 12 тысяч фургонов.

За этой операцией последовала другая, но имевшая аналогичный характер. В сентябре 1943 года, когда потребовалась эвакуация с кубанского плацдарма, флот обеспечил безопасную перевозку 202 447 человек, 54 664 лошадей, 15 тысяч единиц колесной техники, 20 тысяч фургонов, 1200 орудий и 95 тысяч тонн прочих военных грузов.

Две операции по вывозу людей и техники не помешали осуществлять бесперебойное снабжение Крымского полуострова и охрану грузопотока из Босфора и обратно. Пока Крым оставался в наших руках, вероятность нападения русских на наши конвои и танкеры, везущие нефть в Эгейское море, была минимальной. На совещании 16 октября 1943 года я обратил внимание Гитлера на влияние, которое будет иметь потеря Крыма на военно-морскую ситуацию в Черном море.

На следующем совещании в ставке, которое проходило 27 октября 1943 года, мы рассмотрели возможность снабжения крымской группировки только морем и эвакуации наших войск оттуда. Отвечая на вопросы Гитлера, я сказал, что теми силами, которыми мы располагаем на Черном море, имеется возможность перевозить в Крым для нужд армии, как минимум, 50 тысяч тонн грузов в месяц, а на эвакуацию 200 тысяч человек нам потребуется примерно 80 суток.

Гитлер считал жизненно важным удержать Крым как можно дольше, потому что, если полуостров будет потерян, русский фронт окажется в опасной близости к румынским нефтяным месторождениям, что неизбежно будет иметь тяжелые политические последствия, усилит напряженность между нами, Румынией и Болгарией и может повлиять на нейтралитет Турции. В решении совещания было записано:

«Если будет возможно, эвакуация немецких войске Крымского полуострова должна откладываться до тех пор, пока существует вероятность улучшения ситуации на южном участке Восточного фронта. Вне зависимости от текущей ситуации суда должны находиться в полной готовности, потому что они в любом случае понадобятся срочно: либо для снабжения армии на полуострове, либо для ее эвакуации. Сухопутные и воздушные силы должны как можно быстрее получить подкрепление».

В начале ноября русские укрепили свои силы, располагавшиеся на Перекопском перешейке, соединявшем Крымский полуостров с континентом. Теперь снабжение наших

войск могло производиться только морем и по воздуху.

Темной туманной ночью русские высадились на полуострове и заняли два плацдарма южнее и севернее города Керчь. И хотя нашим войскам удалось блокировать дальнейшее наступление, попытка вытеснить противника с полуострова провалилась.

Опасность потери Керчи в результате клещевого удара одновременно с двух плацдармов, а вместе с этим городом и всего Крымского полуострова была достаточно велика. Ее можно было предотвратить, только помешав русским расширить плацдармы, переправляясь ночью через Керченский пролив. Требовалась ночная блокада обоих плацдармов, но для северного из них организовать ее не представлялось возможным, потому что мелководье не позволяло нашим легким кораблям приблизиться на эффективное расстояние. Однако блокада южного плацдарма в Эльтигене успешно продолжалась в течение пяти недель. За это время наши корабли под командованием капитан-лейтенанта Класмана часто ввязывались в ночные сражения и потопили 8 русских канонерок, 2 подводные лодки и 43 баржи и лихтера.

Русские не могли расширять занятые плацдармы, их боевая мощь значительно снизилась. 4 декабря немецкие и румынские части ликвидировали эльтигенский плацдарм.

Вице-адмирал Кисерицки, которому мы обязаны многими успехами крымской группировки, не дожил до этой победы. Он погиб при обстреле с самолета 19 ноября во время посещения порта Камыш-Бурун, который использовался как база наших легких кораблей.

8 апреля 1944 года русские начали массированную атаку на Крымский полуостров одновременно с севера и северо-востока и сумели прорвать нашу оборону. Теперь, чтобы обеспечить эвакуацию наших войск, следовало как можно дольше удерживать Севастополь.

Береговые силы ВМФ, высвободившиеся, когда русские заняли прибрежные территории, были объединены в три батальона под командованием Хосфельда, Вернера и Клемма. Они сражались до последнего, отражая атаки на Севастополь, тем самым обеспечив эвакуацию наших войск.

20 апреля 1944 года в Крыму находилось 125 тысяч немецких и румынских солдат. До 12 мая 116 тысяч из них были вывезены морем или по воздуху.

Заняв Крым, русские атаковали немецко-румынский фронт на Днестре. Румыны стойкости не проявили. Вслед за развалом фронта 25 августа 1944 года они перешли на сторону противника. Болгары тоже отвернулись от нас. А затем и Турция разорвала турецко-германский договор о дружбе.

Война на Черном море завершилась. Наши корабли, оставшиеся там, были затоплены.

В результате перехода Румынии на сторону противника около 200 небольших судов, транспортов и плавучих госпиталей, на которых были немецкие команды, раненые солдаты, беженцы, рабочие немецких ремонтных мастерских, оказались отрезанными в низовьях Дуная. В этой критической ситуации контр-адмирал Циб, в ведении которого находились судоремонтные мощности на Черном море, по собственной инициативе принял командование этими судами и повел свой разношерстный флот по Дунаю, намереваясь прорваться на немецкую территорию. 26 августа он встретился с первым препятствием в виде румынской береговой батареи, охраняющей реку. В завязавшемся сражении Циб потерял 12 судов и 350 человек. На протяжении всего отчаянного путешествия ему пришлось не раз вступать в бой с румынскими батареями, подвергаться налетам русской авиации.

И тем не менее 2 сентября ему удалось вырваться с территории, занятой противником, вывести суда и людей. Более 2600 раненых, в основном находившихся на борту плавучего госпиталя «Бамберг» и еще трех небольших судов, были доставлены для лечения.

Вторжение в Нормандию

Военно-морские силы Германии, размещенные во Франции и Бельгии, за исключением подводных лодок, входили в группу «Запад», главнокомандующим которой был адмирал Кранке. В его подчинении находились торпедные катера, легкие военные корабли, охранявшие прибрежные воды, а также береговые объекты, в основном батареи, защищавшие прибрежное судоходство и берег.

Береговые оборонительные сооружения в целом на территории оккупированных стран находились в ведении армии. Во Франции начиная с марта 1942 года ими занимался главнокомандующий сухопутными силами на Западе фельдмаршал фон Рундштедт. И хотя береговая артиллерия относилась к флоту, она одновременно подчинялась оперативным приказам армейского командования. Иными словами, группа ВМС «Запад» в части береговой обороны выполняла приказы главнокомандующего сухопутными силами на Западе.

В ноябре 1943 года Гитлер поручил фельдмаршалу Ромме-лю провести проверку береговых укреплений во Франции. 12 декабря он был назначен главнокомандующим группой армий «Б», и на него была возложена ответственность за береговую оборону на участке от границы с Голландией до Бискайского залива (разумеется, под общим руководством главнокомандующего на

Западе).

Таким образом, в сооружении объектов береговой обороны военно-морской флот имел лишь совещательный голос.

Морская держава, которая намерена предпринять вторжение, всегда имеет стратегическое и тактическое преимущество, поскольку выбор конкретных мест вторжения остается за ней. Перед сухопутной державой, которой предстоит защищать свою береговую линию, возникает сложнейшая задача – выбрать, в каком именно месте сосредоточить основные силы, поскольку разместить одинаково мощные силы вдоль всей протяженности береговой линии не представляется возможным. Прежде чем принять соответствующие оперативные решения, сухопутной державе приходится ждать, пока морская держава определится с местами высадки.

При наличии на вооружении современных технических средств (специальные десантные корабли, искусственные волноломы и пирсы и т. д.), а также безусловного превосходства в воздухе и на море благодаря мощным дальнобойным орудиям выбор потенциальных мест высадки в Северной Франции, Бельгии и Голландии у союзников был достаточно велик.

Немецкое военное командование считало наиболее вероятным местом высадки в устье реки Соммы. По мнению нашей армейской верхушки, решающими аргументами в пользу этого выбора для союзников должны были стать следующие факторы:

1. В первую очередь следовало захватить пусковые установки нового оружия – ракет «фау». Наиболее опасными из них были те, что расположены в Па-де-Кале, – они угрожали Лондону.

2. Высадившись здесь, можно было быстро прорваться к Парижу, отрезав все побережье к западу от Сены, где помимо всего прочего были расположены базы немецких подводных лодок.

3. Отсюда можно было быстро прорваться через франко-бельгийские промышленные районы к сердцу Германии – Руру.

4 Чем ближе место высадки к английскому берегу, тем короче морское плечо, а значит, тем дальше в глубь материка будет обеспечено воздушное прикрытие.

5. Высадившись на участке к востоку от Гавра, армия вторжения могла миновать такое сложное естественное препятствие, как река Сена.

Несмотря на весомые стратегические аргументы, выдвинутые армейским командованием, а также учитывая все современные технические средства, доступные союзникам, командование ВМС считало маловероятным выбор для вторжения района Соммы.

При этом мы руководствовались только соображениями морской практики. Структура берега на этом участке существенно затрудняла процесс высадки, а в дополнение к этому указанный район был открыт западным ветрам. С нашей точки зрения, и на скалистом побережье Бретани, где море всегда неспокойно, а погода крайне неустойчива, высадка также была маловероятной. Зато залив Сены с его широкими песчаными пляжами, укрытый от западных ветров, по нашему мнению, должен был явиться очень привлекательным для противника. Кроме того, несмотря на наличие современных технических средств, возможность создания искусственных гаваней и т. д., противник, высадившись на необорудованном берегу, должен был думать о скорейшем восстановлении эффективной деятельности существующих портов. Поэтому близость Гавра, по мнению военно-морского командования, должна была явиться дополнительным аргументом в пользу выбора противником для высадки залива Сены.

Второй вопрос, который следовало решить: где располагать основную линию обороны? Следует ли разместить ее непосредственно на берегу, имея целью сразу же отбить попытку высадки, или же она должна находиться в некотором удалении от берега? Тогда уже после высадки удар мобильных сил отрежет противника от оставшихся на берегу запасов, после чего уничтожение окруженных частей станет лишь делом техники.

Конечно, окончательное решение по этому вопросу оставалось за штабом армии. Фельдмаршал фон Рундштедт, я лично слышал его слова, склонялся к тому, чтобы позволить противнику высадиться на берег, после чего уничтожить его, используя мобильные части. А Роммель настаивал на том, чтобы армия расположилась как можно ближе к берегу, чтобы атаковать противника еще в процессе высадки.

Пока армейские военачальники спорили между собой, мы находились в некоторой растерянности, поскольку не знали, где размещать береговые батареи. Адмирал Кранке вообще был категорически не согласен с армейским руководством. Он не сомневался, что береговые батареи должны находиться как можно ближе к берегу, чтобы иметь возможность открыть огонь по кораблям противника, пока они еще только на подходе, и продолжать вести огонь в самый критический момент операции, то есть во время высадки. Иными словами, орудия следует располагать так, чтобы в поле обстрела попали и прибрежные воды, и сами пляжи. При этом исключительно важным является обеспечение возможности ведения прямого, прицельного огня, поскольку непрямой барраж имеет мало шансов на успех против

быстро движущихся в море целей.

У армейского командования на этот счет была другая точка зрения. Военные считали, что береговые батареи следует непременно убрать с берега и вести именно непрямой огонь, поскольку на открытом берегу они будут подвергаться слишком большой опасности, особенно с воздуха.

Лично я считал, что мы должны сделать все возможное, чтобы сбросить противника в море в тот момент, когда его люди начнут прыгать на берег или, еще лучше, когда десантные плавсредства будут приближаться к берегу, то есть когда у противника будет меньше всего возможностей использовать свои силы. Если получится, было бы хорошо не дать противнику закрепиться на плацдарме. Мнение Кранке о том, что батареи следует размещать с учетом возможности ведения прямого прицельного огня по противнику, я считал правильным. Такой огонь будет, безусловно, более точным и эффективным, чем любой непрямой барраж. Я не видел большей опасности для орудий на побережье, чем в любой другой более удаленной зоне.

Ввиду особой важности вопроса на одном из совещаний в ставке я изложил взгляды военно-морского командования на размещение береговых батарей Гитлеру. Последовал ожесточенный спор, продлившийся больше часа, в процессе которого выяснилось полное совпадение взглядов Гитлера с точкой зрения армейских генералов. Большинство победило.

Скудные силы, имевшиеся в распоряжении командующего группой ВМС «Запад», не могли постоянно вести патрулирование в море, ожидая вторжения союзников. Начиная с марта 1944 года наши корабли обычно бывали обнаруженными радарами противника сразу по выходе из гавани и быстро подвергались атакам с моря или воздуха. Даже выходы в море быстроходных судов обычно оказывались безрезультатными, поскольку к моменту достижения середины пролива они всегда сталкивались с превосходящими силами противника и вступали в бой, после чего, понятно, не могли вести разведку. Мы несли такие тяжелые потери, что даже постоянное патрулирование, не говоря уже о разведывательных вылазках в территориальные воды противника, представлялось весьма и весьма проблематичным. Нам все же следовало сохранить хотя бы какие-то силы до попытки вторжения союзников.

О состоянии дел в группе ВМС «Запад» было доложено командующему армией на Западе, мне и в ставку фюрера. Информация была принята к сведению, но не более того. Все посчитали, что все равно ничего изменить нельзя. Даже минное поле в эстуарии Сены, на котором мины по истечении

определенного отрезка времени самообезвреживались, не было восстановлено. Флотилия минных заградителей подверглась такой сильной атаке противника с воздуха, что большинство кораблей все еще находились в ремонте. В заливе Сены также не установили ни одной мины, потому что, вопреки желанию командующего группой ВМС «Запад», по приказу командующего сухопутными силами и ставки фюрера приоритет в установке мин был отдан участку к востоку от Гавра.

Когда в ночь с 5 на 6 июня союзники высадились в заливе Сены, они не встретили ни минных полей, ни патрульных кораблей.

Главнокомандующий группой ВМС «Запад» поверил, что высадка действительно произошла и операция союзников в заливе Сены – вовсе не отвлекающий маневр. Поэтому он в ту же ночь передал условный сигнал всем своим подразделениям, и в район высадки были направлены крупные (насколько это было возможно) военно-морские силы.

Лично я получил сообщение о высадке около 2 часов ночи. А между 5 и 6 часами утра мне позвонил адмирал Восс, который был представителем ВМС в штабе командования вермахта, и сказал, что генералы продолжают сомневаться, стоит ли немедленно стягивать к заливу Сены дополнительные дивизии. Я попросил соединить меня с генералом Йодлем и заверил его, что никакого обмана нет, высадка действительно произошла и следует немедленно принимать ответные меры. Йодль ответствовал, что у главнокомандующего сухопутными силами все еще имеются сомнения на этот счет. Я сразу же вылетел в ставку.

На последующем совещании я сказал Гитлеру, что, по моему мнению, где бы противник ни решил высадиться, он никогда не изберет для этой цели Бретань, поэтому дивизии оттуда уж точно можно перебросить в Нормандию.

Однако, являясь главнокомандующим военно-морскими силами, я не мог вмешиваться в планирование сухопутных операций в районе высадки.

А наши легкие корабли оказались перед многократно превосходящими их по численности и по боевой мощи силами противника. У нас было 30 торпедных катеров и 4 эсминца. Англичане и американцы сконцентрировали в районе вторжения от 700 до 800 военных кораблей. Среди них было 6 линкоров, 2 монитора, 22 крейсера, 93 эсминца, 26 эскортных эсминцев, 113 фрегатов и корветов, а также много канонерок и прочих плавсредств.

Немецкие моряки на легких кораблях делали все, что могли,

и даже иногда добивались успеха. Но очень скоро преобладающие силы противника в воздухе и на море вывели их из боя.

Учитывая чрезвычайную опасность ситуации и неизбежные тяжелейшие последствия успеха высадки, я приказал и подводному флоту направиться в этот усиленно патрулируемый морской район. Подробнее я расскажу об этом в главе 21.

В качестве третьего и последнего вклада военных моряков в операции против вторжения я задействовал наши специальные силы, в частности человекоуправляемые торпеды. На деле это были небольшие аппараты, управляемые одним человеком, к которым подвешивалась торпеда. Ее можно было выпустить по желанию находящегося в аппарате человека. Другим спецсредством стали «шпренгботы» – маленькие катера, начиненные взрывчатыми веществами с большой разрушительной силой. Их направляли на цель с помощью дистанционного управления. Это оружие помогло отправить на дно немало транспортов союзников.

При очевидном превосходстве противника отдельные успехи, достигнутые нашими отважными моряками, ровным счетом ничего не могли изменить, а господство союзников в воздухе вскоре привело сначала к прекращению захода наших кораблей на базы в районе высадки, а затем и к полному прекращению их деятельности.

Когда станут доступными журналы боевых действий всех войск, участвовавших во вторжении в Северную Францию, кто-нибудь непременно выполнит исторический обзор этого эпохального события, который будет представлять большой познавательный интерес. Пока такая работа еще не сделана, попытки проанализировать причины успеха вторжения следует предпринимать осторожно. Точно можно сказать только одно: главной причиной успеха было господство противника в воздухе, обеспечившее англичанам и американцам полную свободу действий и лишившее нас шансов что-то изменить.

На мой взгляд, говоря о вторжении, следует рассмотреть еще ряд вопросов.

Какое влияние на наши оборонные мероприятия и планы оказала убежденность армейского командования в том, что высадка произойдет в районе Соммы?

А если бы была принята точка зрения военно-морского командования и Роммеля о том, что противника необходимо встретить на берегу и отбросить в море в момент высадки, повлияло бы это на подготовку обороны и диспозиции наших армий перед вторжением, а также на ход событий после него?

Могли ли наши военно-воздушные и военно-морские силы

провести более широкомасштабные разведывательные мероприятия накануне высадки и в ночь, когда она действительно произошла? Ведь, зная динамику приливно-отливных явлений, можно было предсказать, в какой период времени вторжение наиболее вероятно.

Как бы развивались события, если бы Гитлер и генералы сразу поняли, что высадка в Нормандии – это не отвлекающий маневр, а основная операция?

Я твердо убежден, что объективный анализ перечисленных вопросов позволит сделать вывод, что, несмотря на явное превосходство противника в воздухе, вторжение вовсе не было обречено на успех. Но поскольку оно оказалось успешным, впредь нам предстояло вести войну на суше на нескольких фронтах. Войну уже нельзя было выиграть силой оружия. А заключение мира было невозможным – противник был намерен добиваться полного уничтожения Германии.

У солдат выбора не было. И мы продолжали сражаться.

Балтийский театр военных действий

8 1942 году несколько русских субмарин из Кронштадта прорвались через наши минные поля в Финском заливе и вышли в Балтийское море. Больших успехов они не добились, и наше судоходство по Балтийскому морю почти не понесло потерь.

Весной 1943 года мы полностью перекрыли Финский залив. Для этой цели были использованы стальные сети, доходившие до самого дна, а их установкой занималось подразделение под командованием капитана Тширша. После этого нападения русских субмарин на наши суда прекратились полностью до самой осени 1944 года. Суда с импортной рудой из Швеции, коммерческими грузами, а также грузами для армии следовали своим курсом без помех.

9 июля 1944 года я принял участие в совещании, на котором обсуждалась ситуация на Восточном фронте. Были приглашены фельдмаршал Модель, генерал-лейтенант Фриснер и генерал Риттер фон Грейм. Гитлер спросил, какое влияние на наши военно-морские операции на Балтике будет иметь прорыв русских на побережье. Мой ответ был следующим.

«Сохранение наших позиций на Балтике очень важно. Мы должны обеспечить бесперебойную доставку шведской руды, столь необходимой нашей военной промышленности, кроме того, это имеет жизненно важное значение для подводных лодок. Самая западная точка, где мы можем перекрыть Финский залив для прохода русского флота, расположена к востоку от Ревеля (Таллин). С этой точки зрения также чрезвычайно важным является обладание балтийскими островами. Если же врагу

удастся прорваться на побережье южнее – в Литву, к примеру, или Восточную Пруссию, Финский залив и балтийские острова станут для нас бесполезными. Расположенные в непосредственной близости от нас военно-морские базы противника станут серьезнейшей угрозой для осуществления перевозок импортной руды – возможно, они даже полностью прекратятся. Кроме того, противник получит доступ в районы, где проводятся тренировки экипажей новых подводных лодок. По моему мнению, наша главная задача, которой должен быть дан приоритет по сравнению со всеми остальными, включая эвакуацию воинских частей с северных территорий, заключается в том, чтобы любой ценой не допустить прорыва русских к морю. Если им это удастся, уязвимость наших морских коммуникаций перед атаками неприятеля с литовских аэродромов вынудит нас прекратить снабжение морем северных групп армий».

Таким образом, с моей точки зрения, самой страшной опасностью был прорыв южнее Курляндии.

Чтобы внести вклад в попытку сухопутных сил не допустить прорыва русских, я сформировал 2-ю боевую группу кораблей, куда вошли «Принц Эйген», «Лютцов», «Шеер» и «Хиппер». Эти корабли находились на Балтике и использовались в качестве учебных. Кроме того, в группу были включены эсминцы и торпедные катера. Возглавил новое формирование вице-адмирал Тиле.

В августе 1944 года русские вышли к морю в районе Рижского залива, и корабельная артиллерия очень помогла сухопутным силам отбросить противника назад. В последующие дни он упорно рвался вперед, и корабли 2-й группы продолжали оказывать посильную помощь сухопутным силам. В марте и апреле 1945 года в боях приняла участие 3-я группа кораблей под командованием вице-адмирала Рогге.

В середине сентября 1944 года Финляндия капитулировала, и все наши минные поля и сетевые заграждения в Финском заливе потеряли свое значение. Русские субмарины снова появились на Балтике, но опять почти ничего не достигли. Однако их появление, и особенно их присутствие у восточного побережья Швеции, вдоль которого шли суда с рудой для Германии, заставило Швецию 26 сентября 1944 года прекратить поставки.

Русские не направляли на Балтику свои линкоры, крейсера и эсминцы.

Наступление русских продолжалось, и перед флотом была поставлена еще одна задача – подвоз запасов и людей к отрезанным на берегу частям или же эвакуация этих частей. В этот процесс постепенно оказались вовлеченными почти все наши

военные корабли на Балтийском море.

Снабжение армии в Курляндии и ее эвакуация имели особое значение. 9 июля 1944 года я сообщил Гитлеру свое мнение о том, какое влияние окажет прорыв русских к морю в Курляндии на общую ситуацию на Балтике и положение наших частей в Курляндии. На многочисленных последующих совещаниях я занимался только техническими аспектами проблемы.

Перед совещанием в ставке фюрера 17 марта 1945 года начальник Генерального штаба генерал Гудериан сказал мне, что непопулярное решение Гитлера удерживать Курляндию принято частично по настоянию военно-морского командования для стабилизации ситуации на море. Я ответил, что вовсе так не считаю, но, если у него, Гудериана, имеются какие-то сомнения, их следует немедленно прояснить. В тот же день Гудериан изложил свое видение ситуации на Восточном фронте. Я тоже выступил и сказал Гитлеру, что с точки зрения военно-морского командования удерживать Восточную Пруссию было и остается делом первостепенной важности. А что касается ситуации на море, то оборона Курляндии вовсе не важна. Завоз припасов в Курляндию – тяжкое бремя для флота.

Затем Гитлер объяснил причины своего упорного стремления удержать Курляндию. Все они были связаны только с ситуацией на суше.

К задачам снабжения и эвакуации, выполняемым флотом в последние месяцы войны, добавилась еще одна – вывоз беженцев из восточных районов Германии. Об этом я расскажу в главе 22-й.

До самого конца войны корабли военно-морского и торгового флота Германии участвовали в решении задач, обусловленных ситуацией на берегу. К моменту капитуляции многие из них были уничтожены в основном в результате атак с воздуха.

20. 20 ИЮЛЯ 1944 ГОДА

Я узнаю о заговоре. – Подрыв морального духа на фронтах. – Мое неодобрение, как человека, принадлежащего к вооруженным силам. – Государственная измена

События 20 июля продолжают будоражить умы немцев и сеять раздор среди народных масс. А ведь нам никогда еще не было так остро необходимо единство, как сейчас. И было бы очень хорошо все-таки найти какие-то общие точки соприкосновения между различными, зачастую диаметрально противоположными мнениями людей о происшедшем. Для этого необходимо прежде всего проявить добрую волю, готовность понять и непредвзято оценить взгляды самых разных людей. Только честная попытка подойти к проблеме беспристрастно, освободившись от влияния каких бы то ни было политических течений, поможет нам достичь хотя бы некого подобия единства.

Говоря о событиях 20 июля, прежде всего следует решить, будем ли мы основывать свои выводы на принципах общечеловеческой морали или же политической целесообразности. Необходимо также определить, начиная с какого момента подобный акт перестает быть оправданным с точки зрения гуманизма и человеческой морали.

В полдень 20 июля вице-адмирал Восс позвонил из ставки Гитлера на мой командный пункт в Ланке и попросил немедленно приехать в ставку, добавив, что не может объяснить всего по телефону.

Когда вечером я прибыл в ставку, Восс и конгр-адмирал фон Путткамер проинформировали меня о том, что группой штабных офицеров произведено покушение на жизнь фюрера. Размеры, состав и цели этой оппозиционной группы были мне совершенно неведомы. Я был крайне удивлен и самим фактом существования заговора, и попыткой убийства. Моей первой, совершенно естественной реакцией было недоверие. Я и представить себе не мог, что офицеры в военное время могли пойти на такое. Позвольте мне объяснить, что я в то время чувствовал.

Наши вооруженные силы вели тяжелые бои. Их теснили с востока, юга и запада. Наши солдаты держались из последних сил, причем в первую очередь это относилось к армиям на востоке, которые отчаянно старались не допустить орды русских в Восточную Европу и Германию. На море продолжалась война, в

которой подводный флот нес тяжелые потери, не имея практически никаких надежд на успех. Их единственной целью было отвлечение на себя авиации противника, которая в ином случае была бы использована для бомбардировки городов Германии.

Германия стала осажденной крепостью, и задачей ее защитников было не подпустить к ней врагов. Любые раздоры внутри самой крепости могли оказать только отрицательное влияние на ситуацию, ослабить усилия защитников удержать на расстоянии внешних врагов. Вполне мог произойти развал фронта, следствием чего явилось бы поражение.

Если бы покушение на жизнь Гитлера оказалось удачным, неизбежным следствием этого стала бы гражданская война. Заговорщики не могли рассчитывать на сколь бы то ни было значительную поддержку вооруженных сил Германии, а без нее они не смогли бы захватить и удержать власть.

Большинство немцев все еще поддерживали Гитлера, верили ему. Они не имели ни малейшего представления о фактах, известных заговорщикам и вынудивших их пойти на столь серьезный шаг. Да и мощь нацистского государства не могла быть ни сломлена, ни даже поколеблена устранением Гитлера. Многочисленные партийные организации, без сомнения, поднялись бы с оружием в руках против нового правительства, в результате в Германии воцарился бы хаос.

Все это могло только ослабить наше сопротивление на фронтах. В первую очередь беспорядки охватили бы сферу транспорта – перевозки людей и припасов были бы в значительной мере затруднены, а возможно, прекратились бы вообще. В таких обстоятельствах от любого человека, принадлежащего к вооруженным силам, можно было ожидать только одного – всячески противостоять попыткам начать внутреннюю революцию.

В военное время офицерам приходится постоянно заставлять вверенных им людей рисковать жизнью. Как могли они одобрить деяние, которое по меньшей мере должно было ослабить нашу боевую мощь на фронтах, а значит, подвергнуть жизни солдат еще большему риску?

Вот как мне виделись события в то время. Будучи главнокомандующим военно-морскими силами страны, я действовал соответственно. В первую очередь было необходимо как можно быстрее искоренить все, что могло поколебать моральный дух на флоте, убить желание моряков сражаться с внешними врагами. Все они были частью вооруженных сил, а значит, их единственным долгом было сражаться. Мой же долг

заключался в том, чтобы всячески поддержать их стремление и готовность идти в бой. Ни при каких обстоятельствах я не мог позволить себе проявить неуверенность. Поэтому вечером 20 июля я обратился к морякам по радио, выразив свое категорическое неодобрение действий заговорщиков.

А как я отношусь к происшедшему сегодня?

Во время войны влияние Гитлера на военно-морской флот было слабее, чем на армию. Для него война на море была чем-то далеким и не слишком понятным. На последних этапах войны он вообще избегал вмешиваться в дела флота. Поэтому между ним и флотом не было противоречий, которые так часто возникали из-за его непосредственного командования сухопутными силами. Не касалась флота и неприглядная деятельность Гиммлера на востоке, которая, скорее всего, не была тайной для армейских генералов и штабных офицеров. Военные корабли постоянно находились или в море, или на военно-морских базах, поэтому довольно редко контактировали с партийными организациями, в процессе чего между ними могли бы возникнуть трения. В армии, подразделения которой были распределены на обширной территории, положение было иным. В результате офицеры флота не имели связей с группой оппозиции и не участвовали в подготовке заговора.

С другой стороны, если в Германии существовали мужчины и женщины, готовые пойти на государственную измену, поскольку твердо верили, что только так они смогут освободить свою страну от Гитлера, я не считаю, что имею моральное право упрекать их за это, особенно если им было известно о тех зверствах, о которых мы узнали только сейчас.

Более того, если их убежденность простиралась так далеко, что они были готовы при необходимости совершить политическое убийство, я не могу не относиться к ним с уважением. Ведь ради достижения цели они были готовы рисковать жизнью. Для меня готовность отдать свою жизнь является искуплением убийства.

Таким образом, в целом я одобряю моральные мотивы заговорщиков, особенно если они знали о массовых убийствах, совершенных гитлеровским режимом. Но тем не менее я не могу не размышлять, как бы действовал сам, если бы знал о преступлениях национал-социализма. Уверен, что я ни при каких обстоятельствах не стал бы терпеть некоторые вещи и непременно выступил бы против них. Но я не могу сказать, что бы я сделал, будучи солдатом вооруженных сил страны, находящейся в состоянии войны. Не знаю. И вряд ли имеет смысл строить на этот счет какие-то гипотезы и предположения.

Была ли попытка убийства 20 июля политически оправданной

и какую оценку дала бы ей история, окажись она успешной, – вопросы сложные и неоднозначные.

Сегодня уже точно известно, что заговорщики просчитались, они оказались обманутыми в своих ожиданиях относительно политических последствий своих действий за границей. Требование безоговорочной капитуляции, выдвинутое нашими противниками, осталось неизменным. Кровопролитие не могло прекратиться, на что надеялись многие, только по причине смерти Гитлера. Хотя об этом тоже можно только гадать. Наиболее вероятным последствием успеха 20 июля стало бы обострение внутренних противоречий, ослабление наших позиций на фронтах либо их полный развал, безоговорочная капитуляция, пленение миллионов наших соотечественников на Восточном фронте, захват Восточной Германии и депортация ее населения русскими, иными словами, новое кровопролитие.

Я верил в то время и верю до сих пор, что заговорщики ошиблись в оценке своих целей. Придя к власти, они все равно не смогли бы предотвратить ни поражения, ни его последствий. Каким бы стало поражение в сравнении с тем, что постигло нас в мае 1945 года, остается только гадать.

Лично мне кажется вероятным возникновение легенды о том, что поражение стало причиной государственной измены кучки убийц и что война завершилась бы куда более благоприятно для Германии, если бы Гитлер остался жив. Думаю, что появление такой идеи посеяло бы больше семян раздора среди немцев, чем те, что проявляются сегодня, когда заходит речь о событиях 20 июля.

Насколько сложнее стал бы впоследствии процесс восстановления! Насколько труднее было бы немецкому народу вернуть себе способность объективной самооценки, что является необходимым первым шагом к обеспечению внутренней стабильности и соответствующего положения в огромной семье народов.

Учитывая, что заговорщики хотели (и доказали это) рискнуть жизнью ради своих убеждений, полагаю, было бы неправильно обвинять этих людей в том, что они, повинуясь зову рассудка и обладая твердой уверенностью в том, что их действия могут спасти страну, решились пойти на предательство и убийство. Но не менее неправильно было бы упрекать людей, сохранивших верность присяге и считавших своим единственным долгом сражаться до конца. И еще более серьезной ошибкой стало бы облачение любой из перечисленных концепций в пышные одежды национальной легенды. Всегда найдутся люди, которые не поверят предложенной им версии. Таким образом невозможно

достичь единства, можно только усилить рознь.

Я уже говорил и повторяю сейчас, что при определенных обстоятельствах с точки зрения общечеловеческой морали могу рассматривать государственную измену с изрядной долей понимания и даже симпатии. Но я считаю чудовищной выдачу врагу военных тайн. Тот, кто это делает, переходит все границы общепринятой морали, нарушает существующие этические нормы.

Можно понять и оправдать человека, который поднимает мятеж против главы государства, которого считает виновным в несчастьях, постигших его страну. Но ни при каких обстоятельствах нельзя оправдать присвоения человеком права подвергать опасности или намеренно посылать на смерть своих соотечественников, которые имеют не больше влияния на деятельность правительства, чем он сам, перейдя на сторону врага и таким образом внося вклад в поражение своей страны. Предатель – это пария, презираемый каждым человеком любой национальности. Даже противник, которому служит предатель, не уважает его, а только использует. Любой народ, не окружающий таких предателей всеобщим презрением, подрывает сами основы существования своего государства, какое бы правительство ни стояло во главе.

21. ПОДВОДНАЯ ВОЙНА С МАЯ 1943 ГОДА И ДО КОНЦА

Необходимость продолжать подводную войну. – Новое оружие, орудия ПВО, акустические торпеды, бункеры для подлодок. – Угроза атак с воздуха в море. – Ловушка для самолетов. – Потери подлодок. – Шноркель. – Подводные лодки и высадка в Нормандии. – Наступление во вражеских водах. – Новые типы подводных лодок

События мая 1943 года наглядно показали, что противолодочная оборона двух крупнейших морских держав стала значительно мощнее, чем необходимо, чтобы справиться с нашими подводными лодками. Должно было пройти много месяцев, прежде чем последние могли быть оборудованы новым вооружением, разработка которого активно велась, но до массового производства дело еще не дошло. Новые подводные лодки с высокой подводной скоростью ожидались только в конце 1944 года.

В июне 1943 года я оказался перед самой трудной проблемой из всех, которые возникали во время войны. Мне предстояло решить, должен ли я отозвать все подводные лодки со всех театров военных действий, тем самым прекратив подводную войну, или же отдать им приказ продолжать операции, быть может, в несколько иной форме, несмотря на явное превосходство противника.

На всех фронтах Германия перешла к обороне. Армия вела тяжелейшие оборонительные бои. Воздушные налеты на города Германии становились все более разрушительными. Какое влияние в создавшихся условиях окажет прекращение подводной кампании на военную ситуацию в целом? Можем ли мы позволить себе прекратить подводную войну? Имеем ли мы право, учитывая бесспорное превосходство врага, требовать от наших подводников продолжать операции?

Подводная война вынудила противостоящие нам морские державы собрать свои суда в конвои. По собственному признанию противника, для этого пришлось задействовать на треть больше тоннажа, чем если бы суда шли независимо, на хорошей скорости и по кратчайшему расстоянию, а не были вынуждены ждать сбора всех судов конвоя в определенном месте. Более того,

одновременное прибытие большого числа судов вызывало длительные задержки в выполнении по-грузочно-разгрузочных операций, что снова вело к потере тоннажа. Противолодочная защита морских держав обеспечивалась тысячами эсминцев и конвойных кораблей, за нашими подлодками охотились тысячи самолетов.

Все это требовало разветвленной сети всевозможных ремонтных предприятий, доков, мастерских, баз, аэродромов, обслуживаемой целой армией гражданских рабочих и потреблявшей огромное количество электроэнергии, сырья, запчастей, оборудования. На обеспечение всего этого выделялась изрядная доля производительной способности страны. После прекращения подводной кампании все это высвободится для использования против нас где-нибудь еще. Приведу только один пример: разве мы могли позволить использовать армады бомбардировщиков, пока еще задействованных в операциях против подводных лодок, для налетов на города Германии? Ведь тогда жертвами станет гражданское население! Разве сможет подводник превратиться из непосредственного участника событий в стороннего наблюдателя, считающего, что он все равно больше ничего не может сделать, и предлагающего немецким женщинам и детям немного потерпеть?

С другой стороны, не было никаких сомнений, что, если кампания будет продолжаться, потери подводных лодок сильно возрастут, причем несмотря на все наши усилия по их оборудованию эффективными средствами защиты. Продолжение подводной кампании потребует от моряков большого мужества и готовности к самопожертвованию.

В конце концов я пришел к выводу, что у нас нет иного выхода – только продолжать сражаться. Не скрою, это заключение меня не обрадовало. Но подводники не могли устраниться и превратиться из непосредственных участников событий в безучастных зрителей, переложив свою часть ноши на плечи других солдат и гражданского населения. К тому же, выйдя из боя, мы бы потеряли возможность вступить в него снова, когда на вооружении появятся новые подводные лодки, – такого варианта не допускал никто. И опять же, нам было необходимо находиться в постоянном контакте с противником, поскольку, не имея своевременных и точных знаний его тактики, нам пришлось бы все начинать сначала.

Оставалось только выяснить: а как сами подводники отнесутся к перспективе продолжать сражения без шансов на победу, готовы ли они к самопожертвованию?

Я решил провести расширенное совещание в штабе

подводного флота группы ВМС «Запад» (капитан Рёзинг) с участием командующих флотилиями, базирующимися в Бискайском заливе. В совещании приняли участие Леман-Виленброк – командующий 9-й флотилией, Кунке – командующий 10-й флотилией, а также Золер, Шульц и Цапп – командующие соответственно 7, 6 и 3-й флотилиями. Все они были опытные, проверенные капитаны-подводники, отлично знали своих людей. Вот перед ними я и поставил мучивший меня вопрос.

На совещании все его участники проявили удивительное единодушие как в своем убеждении, что подводная кампания должна продолжаться, так и в уверенности, что подавляющее большинство моряков согласится с этим решением. Подводный флот оправдал доверие. До самого конца войны подводники сражались упорно и мужественно даже в самых безнадежных ситуациях.

Теперь следовало во что бы то ни стало ускорить переоборудование подводных лодок.

Для руководства работами в такой важной области, как радарная аппаратура, мы создали военно-морской научный директорат, причем нам повезло заполучить в качестве его главы профессора Кюпфмюллера. Перед ним была поставлена задача совместно с правительственным исследовательским центром и научными и промышленными экспертами создать для подводных лодок новый поисковый приемник, работающий в большом диапазоне частот, который будет принимать больше сигналов вражеских РЛС и давать более точную информацию, способную предотвратить неожиданное нападение.

Вторым по значимости стало обеспечение подводных лодок более мощным оружием ПВО, что должно было сделать их менее беззащитными перед внезапными атаками с воздуха. Имея такие орудия, подлодки могли, если уже не успевали погрузиться, принять бой с противником.

С помощью Шпеера нам удалось настолько ускорить работы по третьему основному направлению совершенствования вооружения подводных лодок – созданию акустических торпед, что такие торпеды появились не осенью 1944 года, как первоначально планировалось, а в августе 1943 года.

Как повлияют все эти усовершенствования на усиление боевой мощи наших подводных лодок, оценить заранее было невозможно. Это могло проясниться лишь в процессе боевых операций.

В непосредственной близости от баз в Бискайском заливе немецкие подводные лодки подвергались самой большой опасности, во-первых, потому что здесь противник

сконцентрировал больше всего самолетов, целенаправленно занимавшихся поисками подводных лодок, а во-вторых, потому что на сами базы налеты были отнюдь не редкими.

25 октября 1940 года я был вызван на доклад к Гитлеру, который возвращался после встречи с Франко и находился в Париже. Гитлер спросил, какие, по моему мнению, необходимы убежища, чтобы защитить наши подводные лодки в Бискайском заливе против атак Q воздуха. Я ответил, что для подводных лодок в порту, независимо от того, на плаву они или в доке, должны быть предусмотрены бетонные убежища. Ремонтные мастерские следует защитить так же.

Гитлер заявил, что позаботится о немедленном начале работ и что я могу больше на этот счет не беспокоиться. Я доложил о состоявшейся беседе гросс-адмиралу Редеру.

Через несколько дней ко мне пожаловал лично доктор Тодт, чтобы уточнить типы и количество укрытий для подлодок, которые следует построить в портах, а также предпочтительную очередность.

Выполнение этой воистину гигантской задачи было поручено архитектору Доршу, который обеспечил ее выполнение в удивительно короткие сроки. К концу 194] года подлодки в Лориане и Ла-Паллисе уже стояли в бетонных «пеналах». В середине 1942 года было завершено их строительство в Бресте и Сен-Назере, а чуть позже и в Бордо. Под руководством главного конструктора штаба ВМС подобные сооружения, правда в меньшем количестве, были построены и в Германии.

Англичане совершили большую ошибку, не атаковав эти бетонные «пеналы», пока их еще строили, то есть в момент, когда они были наиболее уязвимы. Но британские бомбардировщики предпочитали налеты на немецкие города. А когда наши подлодки удобно устроились в бетонных укрытиях, было уже слишком поздно.

Тем не менее в начале 1943 года, когда битва за Атлантику, с точки зрения англичан, вошла в решающий этап, британский военный кабинет, позабыв о предыдущих опасениях относительно возможных жертв среди мирного населения Франции, принял решение о воздушйой атаке на французские города и сооружения вблизи военных баз подводного флота.

Эти налеты, превратившие жилые кварталы французских портовых городов в руины, никак не повлияли на состояние подлодок и их ремонтных мощностей. В единственном случае крыша одного «пенала», усиление которой еще не было завершено, получила повреждения.

Таким образом, подлодки были защищены от атак с воздуха

на базах, но подвергались им немедленно после выхода в Бискайский залив. Из-за слабости нашей авиации мы не смогли установить господство в воздухе в прибрежной зоне, где располагались наши атлантические базы, поэтому перед нами постоянно стояла задача обеспечить проход подлодок через опасные воды с минимальными потерями.

22 мая 1943 года подлодка «U-441» (командир Гетц фон Харман), первая подводная лодка, переоборудованная в «ловушку для самолетов», вышла из Бреста. На ней было установлено два 2-см четырехствольных орудия и одна полуавтоматическая 3,7-см скорострельная пушка. Лодка должна была не «отогнать» самолет, а сбить его. Мы надеялись, что, понеся потери от таких «противолодочных субмарин», англичане впредь поостерегутся слишком уж рьяно нападать на наши подлодки, находящиеся на поверхности воды. По крайней мере, они должны были почувствовать, что такая атака – дело небезопасное.

Вначале все шло по плану. 24 мая 1943 года «U-441» была атакована «Сандерлендом», который был довольно быстро сбит. Однако из-за сбоя в кормовой четрехствольной установке самолет успел сбросить бомбы. Поэтому подлодка «U-441» сама получила повреждения и была вынуждена вернуться на базу.

8 июня 1943 года «U-758» (командир Фейндт) первой из подлодок, оснащенных новым вооружением, вступила в бой с самолетом, взлетевшим с палубы авианосца. Доклад капитана о бое был следующим:

«19.18. Низколетящий одномоторный самолет типа «лизандер», взлетевший с авианосца, атакует с правого борта. Открыл огонь, отмечено много попаданий. Самолет отвернул и сбросил 4 бомбы примерно по 200 фунтов, которые упали в 200 ярдах на правом траверзе. Также самолет сбросил дымовой буй и удалился.

Проследовал на полной скорости на юго-запад. Заметил еще два самолета – «лизандер» и «марлет». Они сделали несколько кругов над лодкой на расстоянии 4000- 5000 ярдов и на высоте 10 000 футов, но не атаковали. Было несколько случайных выстрелов, но ни одного попадания.

19.45. Еще один самолет, тоже «марлет». Летит низко, атакует с правого борта. Я открыл огонь. Отметил много попаданий. Противник круто повернул влево и, находясь над моей кормой, сбросил 4 бомбы, которые упали в воду в 25 ярдах от кормы. Самолет, сильно дымя, рухнул в воду. Я понял, что орудийным огнем могу легко держать самолеты противника на расстоянии 2000-3000 ярдов.

20.00. Атакуют два низколетящих «мустанга». Отмечены

попадания в оба самолета противника. Один, получивший более серьезные повреждения, удалился. Ему на смену подоспел другой истребитель.

Две 2-см автоматические пушки повреждены огнем противника. Подъемное и поворотное устройства единственного орудия заблокированы. 11 человек (в основном орудийные расчеты) получили легкие ранения. Принял решение погружаться».

После этих двух стычек мы пришли, на мой взгляд, к вполне обоснованному выводу: установленные на подлодках новые орудия ПВО дают положительные результаты.

Незадолго до этого мы выяснили, что если подлодки, следуя через Бискайский залив группой, используют свои новые орудия ПВО все вместе, то они имеют возможность не подпустить к себе атакующие самолеты или, по крайней мере, заставить их сбросить бомбы не прицельно. Этот факт, а также успешный опыт «ловушки для самолетов» «U-441» подсказал нам мысль впредь ввести новое правило: в Бискайский залив подводные лодки должны проходить группой.

Первые результаты были обнадеживающими. В июне одни группы подлодок прошли залив беспрепятственно, другие сумели отбить атаку вражеских самолетов.

Но уже через две недели противник выработал контрмеры к нашей новой тактике. Если с самолета замечали группу подводных лодок, он следовал за ними, оставаясь за пределами дальности действия орудий ПВО, но все же достаточно близко, чтобы не дать лодкам погрузиться без риска подвергнуться бомбежке еще в процессе погружения. Затем на подмогу прибывали другие самолеты, и начиналась совместная атака.

К примеру, группа из 5 подлодок, направлявшаяся к выходу из залива, отбив несколько одиночных атак, неожиданно оказалась под бомбами четырех истребителей-бомбардировщиков одновременно. На «U-155» и «U-68» людские потери оказались настолько велики, что лодкам пришлось вернуться на базу.

Стало очевидно, что идти днем по поверхности воды все же слишком опасно. Поэтому мы вернулись к старой тактике: днем субмарины должны были оставаться в подводном положении, всплывая только для подзарядки батарей.

Если активность противника в воздухе оказывалась слишком большой, всплытие откладывали до наступления темноты.

В конце июня 1943 года британское адмиралтейство укрепило кольцо блокады у Бискайского залива специальными противолодочными группами. В результате наши потери, резко снизившиеся в начале июня, когда подлодки стали следовать по

заливу группами, снова возросли. Когда бы подлодка ни всплывала для подзарядки батарей, ее тут же обнаруживал самолет и отправлял на место противолодочную группу. А в нашем распоряжении не было надводных кораблей, которые могли бы отогнать незваных гостей, подбиравшихся очень близко к нашим базам подводного флота.

При таких обстоятельствах командование подводного флота могло только исправно снабжать капитанов имеющейся информацией о местах наибольшей концентрации сил противника на море и в воздухе, да и та была куда менее полной, чем хотелось бы.

Результаты второго этапа операций «ловушки для самолетов» оказались неудовлетворительными.

11 июля «U-441» вступила в перестрелку в Бискайском заливе с тремя истребителями-бомбардировщиками. Один самолет был все-таки сбит. Несмотря на то что мостик «U-441» был защищен бронированными пластинами, команда понесла серьезные потери – 10 человек было убито, 13, включая капитана, серьезно ранены. «U-441» была вынуждена выйти из боя и благодаря счастливой случайности сумела скрыться под водой, не подвергшись бомбежке в процессе погружения. Подлодку привел в Брест корабельный врач доктор Пфаффингер, в мирное время бывший неплохим яхтсменом.

Лишь только «U-441» вернулась на базу, на нее буквально хлынул поток добровольцев, желавших занять места погибших и снова вывести «ловушку» в море.

Однако командование подводного флота считало, что этот бои ясно показал: подводная лодка – слабый противник авиации. Поэтому все работы по переоборудованию подлодок в «ловушки» были прекращены.

Хотя в тактике следования подлодок через Бискайский залив группами были свои отрицательные стороны, все же преимуществ оказалось больше. 75% всех субмарин, прошедших Бискайский залив с 1 по 20 июля, шли группами.

Из оставшихся 25%, следовавших в одиночку, 4 подлодки погибли.

В конце июля 1943 года к выходу в море были готовы две группы подводных лодок. Поскольку как раз в это время в нашем распоряжении оказалось несколько эсминцев, я Направил их эскортировать подлодки до широты 8°. Решение, как идти дальше – группой или в одиночку, – я оставил на усмотрение капитанов. Они решили следовать группой.

На следующий день поступило сообщение с одной из подлодок о том, что она атакована пятью немецкими самолетами

в 150 милях к северу от мыса Ортегаль на северном побережье Испании. На помощь ей было послано 9 «Ju-88», но им не хватило топлива, и они были вынуждены вернуться обратно. Одновременно пришли сообщения еще с четырех подлодок о воздушной атаке в Бискайском заливе при наличии в непосредственной близости военных кораблей противника. Им на помощь отправились три торпедных катера – единственные военные корабли, которые имелись в нашем распоряжении.

Это была самая настойчивая попытка противника блокировать выходы с наших баз, поэтому 2 августа я решил прекратить выходы подлодок в море, пока не станет ясно, какая судьба постигнет атакованные лодки.

Торпедные катера на полной скорости спешили на помощь подводной лодке, которая получила повреждения, ограничившие ее возможность погружаться на большую глубину. Услышав шум винтов приближающихся катеров, подлодка всплыла и направилась навстречу. О том, что было дальше, капитан рассказал так:

«19.25. Один «сандерленд» приближается со стороны кормы, расстояние 800 ярдов, летит на средней высоте. Мы открыли огонь. Самолет отвернул вправо и начал кружить над лодкой вне пределов досягаемости наших орудий. Чтобы не дать ему возможности атаковать из наиболее удобного положения – со стороны носа, – мы повернули налево, в результате чего перестали сближаться с катерами.

Спустя две минуты из облаков вынырнул второй «сандерленд» и тоже начал кружить над лодкой. Заняв нужную позицию, они пошли в атаку одновременно с направления 45" справа и слева по курсу. Открыл огонь из всех имеющихся орудий по обеим целям одновременно. Самолет, приближающийся с правого борта, под огнем немного отвернул в сторону и сбросил по меньшей мере 6 бомб в 50 ярдах за кормой. Лодку сильно встряхнуло. Почти одновременно слева по борту взорвались бомбы, сброшенные с другого самолета, пулеметным огнем с которого был убит артиллерийский расчет нашего 2-см орудия. Орудие некоторое время молчало, пока место убитых занимали другие бойцы, и самолеты успели скрыться.

Распределительный щит электромоторов был сорван с места и горел. Дизель правого борта остановился. Лодка наполнилась дымом, внутрь начала поступать вода, появился крен на правый борт.

Через пять минут снова подверглись одновременной атаке двух самолетов с правого и левого траверза. Открыли огонь. Автоматный огонь с приближающихся самолетов вывел из строя

артиллерийский расчет теперь уже другого орудия. Оба самолета пролетели прямо над лодкой и сбросили бомбы, которые взорвались совсем рядом и нанесли серьезный ущерб. Теперь остановился и дизель левого борта. Лодка неподвижна, поскольку оба электромотора также бездействуют. Батареи выделяют много газа. Лодка осела на корму. Насосы не справляются с откачкой поступающей воды.

В 20.08 один самолет улетел. Полагаю, он был поврежден огнем нашего орудия. Через две минуты оставшийся «сандерленд» начал третью атаку. Поскольку почти все наши артиллеристы были к тому времени убиты или ранены, их заменили необученные люди, поэтому в дальнейшем огонь велся неточно. Самолет снова пролетел над лодкой и сбросил четыре бомбы, которые упали всего в 10 ярдах со стороны кормы и правого борта. Лодка осела еще глубже, механик доложил, что команда не сможет собственными силами справиться с неисправностями.

Я приказал команде покинуть корабль. На палубу тут же притащили все, что только могло плавать. Матросы, за исключением пятерых артиллеристов, покинули подлодку.

20.14. Четвертая атака. Теперь пулеметный огонь велся по людям, плавающим в воде. Было немало раненых и убитых. Кормовая палуба уже ушла под воду, а нос оказался высоко і над водой. Лодка могла уйти кормой под воду в любой момент. Не прекращая огня, самолет пролетел над лодкой еще раз. Последние пять артиллеристов и я спрыгнули за борт. Вскоре после этого в лодке раздался сильный взрыв, и она затонула. В воде остались только немногие уцелевшие. Самолет снова пролетел над нашими головами, но на этот раз больше не стрелял. Затем он сбросил два дымовых буя и удалился. 36 членов команды, причем у некоторых спасательные жилеты были изодраны пулями, а другие их не имели вовсе, облепили со всех сторон надувные резиновые шлюпки. Так мы продержались в воде до рассвета, когда наконец появились торпедные катера и подобрали нас».

Поступавшие сообщения не радовали. Оказалось, что в период с 20 июля по 1 августа мы потеряли 10 подводных лодок. Количество самолетов, действовавших против наших подводных лодок, возрастало буквально с каждым днем, они теперь атаковали группами, и группы подводных лодок, даже оборудованные новыми палубными орудиями, совместными усилиями не могли с ними справиться. А мы на это очень рассчитывали.

Иными словами, даже используя новые орудия ПВО,

подводные лодки больше не могли пробить себе дорогу через Бискайский залив. Оставалось одно – вернуться к старым методам.и немедленно уходить под воду, когда поисковые приемники отмечали облучение подлодки чужой РЛС. Только так они могли выйти в открытое море.

Поскольку появление новых поисковых приемников, работающих в более широком диапазоне частот, ожидалось только в конце августа, я решил продлить до этого срока свой приказ о прекращении любых выходов в море. Лодкам, возвращавшимся на базы, было рекомендовано следовать как можно ближе к испанскому берегу. Благодаря исключительно благоприятному стечению обстоятельств им всем удалось благополучно вернуться на базу.

Доклады о новом вооружении ПВО, поступавшие из разных оперативных районов, по большей части походили друг на друга и ничем не отличались от тех, что были получены с Бискайского залива. До сентября 1943 года капитаны в основном отзывались о нем положительно. Они отмечали, что авиаторы стали осторожнее и нередко, встречая подлодку, явно готовую к отпору, воздерживались от атаки. В результате общие потери подводных лодок в сентябре снизились на 10%. Однако уже в начале октября интенсивность воздушных атак усилилась и, соответственно, возросли потери. Конечно, какое-то количество самолетов подводные лодки все-таки сбили, наверняка некоторые самолеты, получив повреждения в перестрелке, позже потерпели крушение по дороге на базу. Но все это, следует признать, почти не имело значения, поскольку на смену сбитым самолетам приходили другие и продолжали осыпать подводные лодки градом бомб. Противовоздушная оборона эффективна, лишь если она достаточна сильна, чтобы иметь возможность либо вынудить самолет воздержаться от атаки, либо сбить его раньше, чем он успеет атаковать.

Несовершенство установленного на подлодках противовоздушного вооружения очень ясно видно из доклада, представленного капитаном «U-267» после сражения, проведенного с самолетом противника 17 октября:

«Все содержимое магазина попало в фюзеляж самолета, но только эффекта от этого не было никакого. Вахтенные на мостике утверждали, что ясно видели, как рикошетят 2-см снаряды».

Отсюда следует, что фюзеляжи тяжелых бомбардировщиков и летающих лодок, которые использовались в операциях против немецкого подводного флота, были усилены бронированными пластинами, которые 2-см снаряды пробить не могли. Только этим можно объяснить тот факт, что, получив сотню попаданий,

самолет так и не падал в воду.

Потерпев поражение в сражении против конвоев в северной части Атлантики в мае 1943 года, мы были вынуждены вернуться к старой тактике атаки наиболее уязвимых мест противника и перевести подлодки туда, где перепек-ˆ тивы казались более благоприятными. Отыскав район, где противолодочная защита была намного слабее, я решил направить наши подлодки в Индийский океан.

Наш военно-морской атташе в Токио адмирал Венекер прилагал максимум усилий, стараясь организовать эффективное взаимодействие немецких и японских сил на море. В декабре 1942 года он сообщил, что японцы предложили нам использовать оккупированные ими порты Пинанг и Сабанг в качестве баз для немецкого подводного флота, действующего в северной части Индийского океана.

Но прежде чем принять это предложение, следовало убедиться, что нам будет обеспечено топливо, смазочные масла, а также пригодное продовольствие в нужном количестве. Причем последнее было особенно важно. Наши моряки, привыкшие к европейской кухне, не смогли бы долго просуществовать на пище, которую предпочитают японцы. По просьбе немецкого военно-морского командования японцы приступили к работам по технической подготовке базы в Пинанге и весной 1943 года снова выразили пожелание принять там немецкие подводные лодки. Однако пока существовала возможность топить суда в Атлантике, я воздерживался от принятия предложений японцев.

Начиная с апреля ситуация изменилась, и я решил отправить некоторое количество подлодок типа IXC и IXD2 в Индийский океан. Чтобы не попасть в период юго-западных муссонов, характеризующийся сильным волнением и плохой видимостью и поэтому непригодный для операций, подлодки должны были выйти в море в конце июня и после серии внезапных атак в северной части Индийского океана прибыть на базу в Пинанге.

По пути к Пинангу и обратно эти подлодки потопили в Индийском океане 57 судов (367 807 тонн) и еще несколько единиц торпедировали. Наилучшие результаты из подлодок типа IXC показала «U-510» (командир Эйк), а из более крупных подлодок типа IXD2 – «U-181» (командир Фрейвальд). Успех, достигнутый нашими подлодками в Индийском океане, безусловно, был впечатляющим, но и заплатить за него пришлось очень дорогую цену. Мы потеряли 22 субмарины, причем известно, что по меньшей мере 16 из них были потоплены самолетами в основном во время перехода по Атлантике.

Теперь весь Атлантический океан был обеспечен сильным

воздушным патрулированием или четырехмоторными самолетами наземного базирования с большой дальностью полета, или самолетами, базирующимися на авианосцах. В Центральной и Южной Атлантике находилось много американских авианосцев, целью которых была именно охота за немецкими подводными лодками. Даже в Индийском океане против наших лодок действовали самолеты, хотя их, конечно, было меньше. И вплоть до самого конца войны крупные силы авиации союзников были заняты в операциях против подводного флота Германии.

Это подтверждалось опытом подводных лодок, направленных в другие удаленные районы. В середине июня, еще на переходе, они получили топливо с танкера, ожидавшего их к западу от Азорских островов, после чего проследовали в свои оперативные зоны, простиравшиеся от Флоридского

пролива до Рио-де-Жанейро, от Дакара до Гвинейского залива.

Каждому капитану выделялся обширный морской район, где он мог действовать по своему усмотрению, исходя из интенсивности судоходства и состояния противолодочной обороны противника. Командиры подлодок получили приказ избегать совместных действий, чтобы не дать повод для концентрации сил против себя.

Операции этих лодок начались вполне успешно – было потоплено 16 судов. Но очень скоро противник укрепил свою противолодочную оборону, особенно в американских водах, причем до такой степени, что иногда подлодкам становилось трудно даже просто находиться в своих оперативных зонах.

Со временем получение топлива от подводных танкеров стало делом настолько опасным, что такую практику пришлось прекратить, и теперь лодкам приходилось раньше прерывать операции и возвращаться на базы.

Основной причиной потерь, которые мы несли в этих удаленных районах, насколько нам удалось установить, была тоже авиация. Наши надежды на то, что здесь удастся потери снизить, не оправдались. В июне потери составили менее 20% от числа подлодок в море, а уже в июле они превысили 30%, причем, как нам стало известно, на коротком переходе через Бискайский залив было уничтожено столько же подлодок, сколько во время длительного пребывания в оперативной зоне. Таким образом, мой приказ от 2 августа, прекративший выходы подлодок в море, базировался на правильной оценке ситуации.

Во второй половине августа первая группа подводных лодок,

названная «Королёк», была оборудована новыми поисковыми приемниками. Кроме того, каждая лодка получила по 4 новые акустические торпеды. Таким образом, если учесть усиленное артиллерийское вооружение, эти подлодки были оборудованы всеми новшествами, которые мы были в состоянии им дать. Команды прошли специальные курсы по использованию новой техники и оружия.

Наш план относительно этих подлодок заключался в следующем: как можно более незаметно, иначе говоря в подводном положении, вывести их в Северную Атлантику и там совместно с авиацией и легкими надводными кораблями организовать нападения на конвои.

За переходом усовершенствованных субмарин по Бискайскому заливу мы следили с неослабным вниманием и тревогой. Обеспечат ли новые поисковые приемники лучшую защиту от внезапных атак авиации противника?

Несмотря на сильное воздушное патрулирование противника, количество нападений на подлодки в Бискайском заливе было небольшим. Не приходилось сомневаться, что этим мы были обязаны новому поисковому приемнику. И действительно, на переходе через пролив ни одна лодка из группы «Королёк» не была потеряна.

С этого времени и вплоть до мая 1944 года мы теряли в этих водах только по 1-2 подлодки в месяц – такое положение дел нас устраивало намного больше.

Группа вошла в предполагаемый район операции, и почти сразу же, 20 сентября, был замечен ожидаемый конвой, идущий по дуге большого круга. На рассвете 2 судна были торпедированы из подводного положения. Надводный и воздушный эскорт оказались слишком сильными, и контакт был потерян. План организации совместной обороны против авиации противника, скоординировав артиллерийский огонь группы подводных лодок, находящихся на поверхности, потерпел неудачу в первый же день. Субмарины оказались слишком далеко друг от друга. Вечером контакт был снова установлен.

Теперь подлодкам предстояло помериться силами с мощным эскортом военных кораблей, и в ход впервые пошли новые акустические торпеды.

Операция длилась четверо суток, только иногда прерывалась из-за тумана. Именно туман и положил ей конец. Командиры подводных лодок доложили об уничтожении 12 эсминцев акустическими торпедами и потоплении 9 торговых судов обычными торпедами. 2 подлодки затонули.

Такой результат мы считали вполне приемлемым, тем более

что туман на второй день операции лишил подводные лодки многих шансов на успех.

Эффективность новой торпеды также была сочтена удовлетворительной. Позже стало ясно, что капитаны сильно преувеличили число потопленных кораблей эскорта. Такое нередко происходит, потому что, стреляя с короткого расстояния, лодки сразу же после выстрела погружаются на глубину 200 футов, чтобы избежать опасности привлечения акустической торпеды шумом собственных винтов. При этом подводникам не удается визуально наблюдать за детонацией торпеды, они только слышат звук взрыва. Взрывы торпеды и глубинных бомб легко можно перепутать.

Согласно имеющейся сегодня информации, было потоплено 6 торговых судов (36422 тонны), а также 3 корабля эскорта. Еще 1 корабль был торпедирован, но не затонул и был взят на буксир. Вполне возможно, Со временем выяснится, что потери конвоя все же были больше, поскольку, если верить данным, доступным сегодня, потери конвоя меньше, чем число попаданий торпед, визуально отмеченных нашими капитанами.

В процессе октябрьских операций против конвоев нам пришлось усвоить важный урок: туман явился для подводных лодок неплохой защитой от атак с воздуха, поскольку впоследствии им ни разу не удалось развить успех при наличии сильного воздушного прикрытия. Поэтому и относительные удачные результаты первых операций группы «Королек» больше не повторялись. Даже наоборот, в последующие месяцы мы убедились, что даже усовершенствованные вооружение и оснащение подводных лодок не смогли поднять на должную высоту боевую мощь немецких подводных лодок. Эра грандиозных побед подошла к концу. Теперь нам оставалось только занять подвижную оборону, продолжая сковывать силы противника, при этом расходуя свои как можно более экономно. Такое положение дел не поднимало настроение, что наглядно видно из записи в журнале боевых действий командования подводного флота от 1 июня 1944 года:

«Наши попытки сковать силы противника, как следует из докладов капитанов, сообщений агентов и информации военно-морской разведки, до сих пор были удачными. Количество вражеских самолетов и эскортных кораблей, групп «морских охотников» и авианосцев, входящих в состав противолодочных сил, не только не уменьшается, но и постоянно увеличивается.

Задача продолжать сражение только для сковывания сил противника очень тяжела для личного состава подводного флота.

Именно здесь более, чем где бы то ни было, успех всегда достигался благодаря слаженным действиям всей команды, что вселило в моряков удивительный боевой дух, упорство в достижении цели, стойкость и мужество перед превосходящими силами противника. Теперь шансы на успех стали мизерными, зато неуклонно возрастают шансы не вернуться из очередного боевого похода. На протяжении последних нескольких месяцев только 70% вышедших в море подлодок благополучно возвращались на базу».

Мы снова и снова возвращались к обсуждению вопроса: оправданно ли продолжение подводной войны такой высокой ценой или же все-таки следует перейти к каким-то другим средствам? Но, учитывая величину сил противника, которые сковывала подводная война, мы постоянно приходили к одному и тому же заключению: подводная война должна продолжаться всеми доступными силами. С потерями, никак не связанными с достигнутыми успехами, придется мириться.

У нас просто не было другой возможности сковать огромные силы противника – только подводный флот. Более того, только подводные лодки, которым нет необходимости всплывать для подзарядки батарей и которые имеют высокую подводную скорость, могут дать нам надежду на возможность продолжать борьбу дальше. Нас утешало только то, что такая лодка уже существует, и каждый час приближает нас к моменту ее спуска на воду.

Весной 1944 года первые подлодки старых типов были оборудованы шноркелями, позволявшими подзаряжать батареи, оставаясь под водой, и обеспечивающими поступление воздуха в лодку. На практике это означало, что такие подводные лодки могут оставаться в подводном положении в течение всей операции. К концу мая «болезни роста» этого нового приспособления остались позади, моряки приобрели опыт обращения с ним.

Одновременно начавшееся вторжение союзников во Франции поставило командование подводного флота перед сложной проблемой. Надо ли посылать подводные лодки на мелководье Английского канала, где будут постоянно присутствовать сотни эскортных кораблей всех типов, а в воздухе постоянно находиться патрульные самолеты? Смогут ли подлодки действовать в таких условиях? Сумеют ли достичь результатов, которые оправдывали бы столь высокий риск?

Начиная с 1940 года мы не проводили никаких операций на мелководье Канала. Но появление шноркеля сделало их возможными. Конечно, субмаринам придется оставаться весь

период операции в подводном положении – несколько недель, а то и больше. Смогут ли люди выдержать такую огромную физическую и моральную нагрузку?

Да и можно ли будет использовать шноркель в хорошо охраняемых водах?

Прийти к какому-то выводу нам мешал тот факт, что на первом этапе получить информацию о деятельности наших подлодок в этом районе мы могли только от противника – ту, которую он сочтет необходимым придать гласности. Поскольку использование радиосвязи в создавшейся ситуации даже не обсуждалось, должно было пройти много недель, прежде чем появилась бы устная информация от капитанов подлодок, вернувшихся на базу.

Но с другой стороны, успех вторжения имел решающее значение для дальнейшего хода военных действий.

Подводная лодка оставалась единственным инструментом, который, имея на борту сравнительно небольшое количество людей, мог внести непропорционально большой вклад в войну, потопив, к примеру, судно с боеприпасами, танками или другими военными грузами, даже если при этом сама лодка погибала. Сколько солдат будет принесено в жертву, какие гигантские усилия придется предпринять, чтобы уничтожить на земле это же количество военных грузов? Я размышлял долго и напряженно, но в конце концов все равно пришел к печальному выводу: если вторжение начнется, подводные лодки должны быть там.

6 июня 1944 года оно действительно началось, и первые подлодки сразу же вышли в море и взяли курс на залив Сены. От меня они получили следующие инструкции:

«Каждое судно, принимающее участие в высадке, даже если у него на борту только горстка людей или один-единственный танк, является целью первостепенной важности и должно быть атаковано.

Следует подходить как можно ближе к противнику, невзирая на опасности из-за мелководья, минных полей и т. д.

Каждый человек и каждое орудие, уничтоженные до высадки на берег, уменьшают шансы противника на общий успех.

Каждая подводная лодка, нанесшая ущерб противнику в процессе высадки, считается выполнившей свою первоочередную задачу, даже если при этом она сама уничтожена».

Следующие недели были отмечены самыми тяжелыми боями, выпавшими на долю подводников за всю историю подводной войны. Возвращаясь на базу, капитаны докладывали о достигнутых результатах, которые вполне оправдывали

продолжение операций. Правда, людям при этом доставалось сверх всякой меры – им приходилось неделями находиться под водой. Однако моральный дух подводников был, как и прежде, высок.

Мужество, стойкость подводников не могли не вызывать восхищения. Но долго так продолжаться не могло. Постоянная тревога за судьбы людей, опасение, что противник вот-вот задействует такие мощные оборонительные силы, что настаивать на продолжении операций станет верхом безответственности, заставило меня 24-26 августа отозвать все подводные лодки из района вторжения. К моему глубочайшему облегчению, поступили сообщения с пяти подлодок о том, что они возвращаются на базу, причем добившись весьма неплохих результатов.

Каковы же были результаты операций немецкого подводного флота в районе вторжения в период с 6 июля до конца августа?

В 45 операциях приняли участие поочередно 30 подводных лодок, оборудованных шноркелями. 20 подлодок было уничтожено. Мы потеряли около 1000 моряков, 238 человек удалось спасти.

Согласно информации, опубликованной англичанами, эти подлодки потопили 5 кораблей эскорта, 12 торговых судов (56 845 тонн), 4 десантных корабля (8404 тонны). Кроме того, они повредили 1 эскортный корабль, 5 торговых судов и 1 десантный корабль. Еще один корабль затонул, подорвавшись на установленной подлодками мине.

Все потопленные суда везли военные грузы. Чтобы представить себе наглядно, что это значит, следует обратиться к «Перечню инструкций», изданному во время войны американскими авиаторами.

«Если подводная лодка потопила два 6000-тонных сухогруза и один 3000-тонный танкер, она нанесла противнику следующие потери: 42 танка, 8 6-дюймовых гаубиц, 88 87,6-мм пушек, 40 40-мм пушек, 24 бронетранспортера, 50 «бренов» или самоходных орудийных установок, 5210 тонн боеприпасов, 600 винтовок, 428 тонн снарядов для танков, 2000 тонн продовольствия и 1000 канистр бензина. Только представьте, что бы мы могли со всем этим сделать, если бы всего лишь 3 судна благополучно прибыли в порт назначения. Чтобы причинить такой же ущерб авиацией, противнику пришлось бы сделать 3000 вылетов!»

Позже я подвел итоги действий подводных лодок в районе вторжения и изложил свои мысли по этому поводу в журнале боевых действий.

«Итак, в завершившейся подводной кампании наши моряки снова показали себя с самой лучшей стороны. Подведя итоги операциям, можно отметить, что, несмотря на все сомнения и опасения, предшествовавшие решению направить наши подлодки в Канал, оно оказалось совершенно правильным. Учитывая многочисленные трудности, достигнутые результаты оказались вполне удовлетворительными, а потери хотя, безусловно, явились тяжелыми, но все-таки неприемлемыми их назвать нельзя. Операции подводного флота, конечно, не могли предотвратить высадку противника, но все-таки создали для него дополнительные трудности, а значит, в какой-то степени ослабили тяжесть удара по нашим сухопутным войскам».

В результате прорыва союзников до конца сентября все подводные лодки были переведены в Норвегию.

1 июня я отдал приказ, чтобы в Атлантику выходили только подлодки, оборудованные шноркелями. Вслед за этим командование подводного флота, проведя работы по оборудованию всех подлодок этим устройством, впервые после 1940 года направило лодки к побережью Великобритании, откуда для них были открыты неограниченные потенциальные оперативные зоны. 11 сентября 1944 года в журнале боевых действий появилась следующая запись:

«Все подлодки получили приказ действовать по собственному выбору или в восточной, или в западной части их сектора в зависимости от ситуации. Ограничения в восточной части являются временными. Командование понимает, что постоянное нахождение в подводном положении со шноркелем уже само по себе требует немалого мужества. А если к этому добавить постоянно усиливающееся противодействие противника, становится понятно, что требования, предъявляемые к командам подводников, чрезвычайно высоки.

Поэтому капитанам подлодок, действующих вблизи вражеских берегов, дано право, если потребуется, прервать операцию (если такое решение принято, следует при первой возможности передать оперативную сводку). Также капитан может вернуться на базу раньше, чем израсходованы топливо и торпеды, если он посчитает это целесообразным, исходя из состояния подлодки или команды».

Первые же доклады продемонстрировали вполне положительные результаты. «U-482» (командир фон Матушка) заняла позицию в Северном проливе к северу от Ирландии и, согласно информации англичан, потопила там корвет «Хорст Касл» и 4 торговых судна.

Неплохие результаты были достигнуты также в Ирландском

море, на западном входе в Английский канал и в районе Шербура. Прибрежные операции подлодок со шноркелями в более удаленных районах тоже оказались успешными. В октябре 1944 года, по сводкам англичан, «U-1232» (командир Добрац) потопила 4 судна (24 331 тонна) и торпедировала пятое (2373 тонны). «U-870» (командир Хехлер) успешно действовала даже в районе западнее Гибралтара.

К концу января мы установили очень приятный, по крайней мере для нас, факт: шноркель превратил даже старые подлодки в эффективный инструмент войны. В предыдущем квартале показатель эффективности подлодок в море был так же высок, как и в августе 1942 года. Но принципиальная разница заключалась в том, что в 1942 году подлодки оставались в море в среднем 60-100 суток, и 40 из 60 суток они проводили в оперативной зоне. В декабре 1944 года они оставались в море в среднем 37 суток, из которых 9 проводили в оперативной зоне. На то было несколько причин. Мы лишились баз в Бискайском заливе, поэтому величина отношения времени, проведенного в море, к времени в порту резко уменьшилась. Расстояние от новых баз к оперативным зонам стало больше, а преодолевая его под водой со шноркелем, лодка двигалась медленнее и, значит, тратила больше времени на переход до оперативных зон и обратно. Поэтому общее количество потопленного тоннажа было намного ниже, чем в 1942 году. Об изменении такого положения можно было говорить только после ввода в эксплуатацию новых подводных лодок с большой подводной скоростью.

Наибольшее удовлетворение принес нам тот факт, что, как выяснилось, в конце января 1945 года наши потери намного уменьшились. Они составили 10,4% от общего количества подлодок в море, что было немного выше, чем во второй половине 1942 года, зато значительно ниже, чем в 1940-м и 1941 годах.

Таким образом, можно сделать вывод, что благодаря эффективности шноркеля и беспримерному мужеству наших подводников чисто оборонительная, сковывающая силы противника акция переросла в полномасштабную наступательную кампанию в прибрежных водах противника. Кроме того, команды подлодок извлекли немалую пользу из операций на мелководье – они получили опыт нахождения вблизи береговой линии, имеющей извилистую конфигурацию, в условиях приливно-отливных течений, что затрудняло их обнаружение патрульными кораблями. Во время пребывания подлодок в прибрежных водах противника мы постоянно напоминали командирам, что они должны действовать неожиданно для противника. К примеру, при

нападении на конвой, следующий вблизи берега, атаковать нужно со стороны берега, а не со стороны моря и после атаки уходить также в сторону берега, а не в открытое море.

В конце января, ввиду того что достигнутые результаты оказались неплохими, а потери приемлемыми, командование подводного флота приняло решение направить лодки, которые будут приняты в эксплуатацию в феврале, также в прибрежные воды противника.

Это решение вовсе не было простым и легким. Противник мог намного усилить оборону в этих водах, и по всем признакам именно так и должен был поступить. Кроме того, находясь там, подлодки должны были соблюдать радиомолчание. Это означало, что информация о судьбе лодок будет получена командованием только по окончании похода, то есть спустя много недель после их выхода в море. Да и в случае неблагоприятного развития событий что-то предпринять будет невозможно.

Но с другой стороны, каждое судно с военными грузами, идущее во Францию или в устье Шельды, которое мы сможем потопить, облегчит участь наших солдат на суше. Да и использование наших подводных лодок для сковывания легких сил противника в прибрежных водах, не давая высвободить их для атаки на наше судоходство в Северном море, в Скагерраке и у берегов Норвегии, также не было снято с повестки дня. Начиная с конца ноября, к примеру, через эти воды шел непрерывный поток транспортов, везущих войска для укрепления фронтов на границе Германии.

Доклады, представленные капитанами подводных лодок после возвращения из боевых походов в феврале и начале марта, показали, что принятое в январе решение продолжать использование наших подлодок в прибрежных водах противника было правильным.

Однако в марте у нас снова появились основания для беспокойства. Перехваченные нами радиосообщения противника не содержали никакой информации о том, чем заняты сейчас наши подлодки. 13 марта мы получили сообщение с «U-260» (командир Бекер), в котором говорилось, что субмарина, находясь на глубине 250 футов и примерно в 60 футах от дна, была повреждена взрывом мины. Капитан информировал о том, что поднять подлодку на поверхность ему удалось с большим трудом, и теперь он намерен приказать команде покинуть тонущий корабль и высадиться на ирландский берег.

Так мы получили доказательство создания противником глубинных минных полей, предназначенных исключительно для подводных лодок. Командование подводного флота предвидело

такое развитие событий и разработало инструкции, как избежать столкновения с такими минами. Командиры подлодок, следуя через районы, где предполагается наличие минных полей, должны были держаться безопасной глубины 50-100 футов, поскольку установка мин на такой глубине означала бы угрозу не только немецким подводным лодкам, но и собственному судоходству противника.

После получения сообщения с «U-260», учитывая отсутствие информации о судьбе других подводных лодок, мы приняли решение нарушить радиомолчание и передать приказ всем подлодкам уходить из прибрежных вод, а если принятые противником контрмеры слишком эффективны, то возвращаться на базу.

Вплоть до самой капитуляции мы не имели сведений ни о ходе отдельных боев, ни о принятых контрмерах. Только после окончания войны мы узнали, каким сокрушительным было поражение. Потери возросли с 6 в январе до 29 в апреле. Причем причины столь резкого роста станут известны только тогда, когда англичане опубликуют официальный отчет о войне на море в тот период.

В последние недели войны мы несли потери и в собственных прибрежных водах, и в портах. Натиск авиации противника становился все сильнее.

Когда начались испытания подлодок типов XXI и XXIII, выявились некоторые проблемы, которые обычно возникают только с механизмами, основанными на совершенно новых принципах. Это затянуло испытания, однако итоговые результаты оказались вполне удовлетворительными. Максимальная скорость в подводном положении у лодок типа XXI достигла 17,5 узла, а при скорости 5,5 узла они двигались почти бесшумно. Их дальность плавания оказалась настолько велика, что переход через Атлантику перестал быть проблемой, они могли дойти до Кейптауна, оставаться там в течение 3-4 недель, после чего вернуться на базу, не получая топлива в пути. На них были установлены новые приборы и системы наведения торпед, все расчеты, предшествовавшие пуску торпеды, выполнялись автоматически, а пуск торпеды производился с глубины 150 футов.

Подлодки типа XXIII имели аналогичные характеристики, но, поскольку сам корабль был меньше, максимальная подводная скорость и дальность плавания тоже были соответственно меньше.

Появление новых подлодок положило конец превосходству обороны противника, которое являлось очевидным начиная с

1943 года и возникло после появления коротковолнового радара. Под водой подводные лодки были невидимыми для радара, они могли все время оставаться на безопасной глубине и с нее же атаковать. У подводного флота появились новые возможности, до новых успехов, казалось, было рукой подать.

В Великобритании в течение двух лет следили за созданием новых субмарин с неослабевающим беспокойством. На Ялтинской конференции в феврале 1945 года члены английской делегации настоятельно требовали, чтобы Сталин обеспечил немедленный захват Данцига, поскольку 30% новых немецких подводных лодок строились именно там.

«Военно-морским силам и авиации союзников будет очень непросто совладать с новым подводным флотом Германии. Их лодки имеют высокую подводную скорость и оснащены современными приборами» (Материалы Ялтинской конференции. Госдепартамент США).

В итоговых документах Ялтинской конференции, подготовленных объединенным комитетом начальников штабов и переданных президенту Рузвельту и премьеру Черчиллю, было сказано: «Вызывает беспокойство возможность того, что немецкие подводные лодки снова станут представлять серьезную угрозу конвоям в Атлантике» (Материалы Ялтинской конференции. Госдепартамент США).

Из-за задержек, вызванных участившимися налетами авиации союзников на города Германии, первые лодки типа XXIII были приняты только в феврале 1945 года, а типа XXI – в апреле 1945 года.

Субмарины типа XXIII сразу же достигли немалых успехов в британских прибрежных водах. «U-2336» (командир Клушмейер), к примеру, проникла в Ферт-оф-Форт и потопила 2 судна к юго-востоку от острова Мей. Капитаны подлодок этого типа вынесли следующий вердикт:

«Идеальная подводная лодка для операций небольшой продолжительности в прибрежных водах, быстрая, маневренная, легко управляемая в подводном положении, к тому же имеющая небольшие размеры, а значит, являющаяся мишенью, неудобной для обнаружения радаром. Противник может интуитивно чувствовать, что где-то поблизости находится субмарина, но почти не имеет шансов ее обнаружить и точно установить ее местонахождение».

Выяснилось, что продолжительность плавания подводных лодок типа XXIII на 2-3 недели больше, чем мы рассчитывали. К примеру, «U-2321» оставалась в море на протяжении 33 суток, то есть в два раза больше расчетного срока.

Ни одна из восьми подлодок типа XXIII, занятых в операциях в прибрежных водах противника, не была потеряна.

«U-2511», первая из новых подводных лодок типа XXI, была доверена превосходному командиру капитан-лейтенанту Шнее и не менее опытному механику капитан-лейтенанту Зурену. В свой первый боевой поход подлодка вышла из Бергена 30 апреля 1945 года. 4 мая в качестве одной из мер, направленных на прекращение противостояния, я приказал всем подводным лодкам прекратить огонь. О своем коротком рейсе на подлодке «U-2511» капитан-лейтенант Шнее рассказал следующее:

«Первый контакт с противником произошел в Северном море, где мы наткнулись на группу «морских охотников». Было очевидно, что они не представляли для нас никакой опасности благодаря высокой подводной скорости. Немного изменив курс, я без труда обошел группу, оставаясь под водой. 4 мая, получив приказ о прекращении огня, мы легли на обратный курс к Бергену. Через несколько часов установили контакт с группой кораблей противника – британским крейсером и эсминцами. Провел учебную подводную атаку и без труда приблизился на 500 ярдов к крейсеру, оставаясь в полной безопасности. Как выяснилось позже, когда англичане допрашивали меня в Бергене, мои действия остались не замеченными противником. Считаю, что такая подводная лодка является первоклассным оружием нападения и обороны, причем совершенно новым и неизвестным».

Повествование о последних месяцах подводной кампании я хотел бы завершить высказыванием Черчилля о подводном флоте Германии. Он писал:

«Даже после осени 1944 года, лишившись баз в Бискайском заливе, они не поддались отчаянию. Сошедшие со стапелей подводные лодки, оборудованные шноркелями, которые «дышали» через трубу и заряжали батареи, оставаясь под водой, означали переход к новым формам подводной войны, что и было запланировано Дёницем. Он очень рассчитывал на появление совершенно новых типов подводных лодок, строительство которых активно велось. Первые из них уже даже проходили испытания. Успех Германии зависел от того, как быстро их удастся ввести в эксплуатацию в большом количестве. Высокая подводная скорость таких лодок создавала для нас очень большие проблемы. Как Дёниц и предсказывал, эти лодки произвели бы революцию в подводной войне».

В заключение Черчилль отметил следующее:

«Ценой колоссальных усилий и грандиозных потерь 60- 70 немецких подводных лодок действовали до самого последнего момента. Их достижения были невелики, но они стали

своеобразным символом неумирающей надежды на возможность выхода из тупика. Последняя стадия нашего наступления проходила в территориальных водах Германии… Атаки авиации союзников уничтожили много подводных лодок у причалов. И тем не менее, когда Дёниц приказал подводным лодкам прекратить огонь и сдаться, в море все еще находилось 49 немецких субмарин… Таково было упорство немцев и стойкость их подводного флота».

22. ГЛАВА ПРАВИТЕЛЬСТВА

Причины, по которым я противился безоговорочной капитуляции. – Предложение о разделе Германии. – Окончание подводной кампании. – Перевод военно-морских сил на Балтику. – Угроза большевизма. – Я становлюсь преемником Гитлера. – Гиммлер открывает карты. – Смерть Гитлера. – Я назначаю Шверин фон Крозигка политическим советником. – Положение в вооруженных силах. – Попытка эвакуировать беженцев в Западную Германию и удержать Восточный фронт. – Сепаратная и частичная капитуляция. – Фридебург ведет переговоры с Монтгомери. – Сдача кораблей. – Эйзенхауэр отвергает частичную капитуляцию. – Йодль ведет с ним переговоры. – Мое невежество касательно концентрационных лагерей. – Мое правительство до ареста

В январе 1945 года немецкое правительство получило копию одного из разработанных англичанами документов, содержащего «планы и подготовку мероприятий по оккупации Германии» после безоговорочной капитуляции. На приложенной к документу карте было показано предполагаемое расчленение Германии между Советским Союзом, Соединенными Штатами Америки и Великобританией. Он был очень близок к итоговому разделу страны, только на этой карте не была указана зона, выделенная на Ялтинской конференции в феврале 1945 года Франции.

Мы справедливо опасались, что такое расчленение, а также методы, предусмотренные планом Моргентау, положат конец нашему существованию как единого государства.

Поэтому вряд ли стоит удивляться, что мы не стремились немедленно положить конец войне, безоговорочно сдавшись на милость победителей.

Помимо политических соображений, существовали еще и практические, также имевшие большую важность.

12 января 1945 года русские перешли в наступление на Восточном фронте. Они прорвались в Силезию и вышли к Одеру в районе Квестрина и Франкфурта. Немецкие вооруженные силы на восточной границе не смогли выполнить свою главную задачу – защитить жизни и имущество населения восточных территорий. Люди устремились на запад, чтобы не попасть в руки русских. Они хорошо знали, что принесет им Красная армия. Когда в руки русских попали Голдап и другие населенные пункты на границе

Восточной Пруссии, русские отнеслись к немецкому населению с воистину ужасающей жестокостью. Обращение советского писателя Ильи Эренбурга к русским солдатам напрочь лишило немцев иллюзий. «Убивайте! Убивайте! – требовал он. – Немецкая раса есть одно только зло, и ничего кроме зла. Каждый ныне живущий олицетворяет зло, каждый еще нерожденный – тоже зло. Следуйте наказам товарища Сталина. Уничтожьте фашистского зверя раз и навсегда в его берлоге! Насилуйте, лишайте немецких женщин их расовой гордости! Берите их, как законные трофеи! Убивайте, когда идете с оружием по их земле! Убивайте, храбрые солдаты Красной Армии!»

В таких обстоятельствах я считал спасение населения восточных территорий первоочередной задачей, которую предстояло выполнить вооруженным силам Германии. Если, к несчастью, мы не сумели защитить жилища наших восточных соотечественников, то обязаны, по крайней мере, помочь им спасти свои жизни. Хотя бы только ради этого немецкие солдаты на Восточном фронте должны были продолжать сражаться.

Но эта причина не была единственной. Союзники оставались непоколебимыми в своем стремлении закончить войну только безоговорочной капитуляцией Германии. Для немецких вооруженных сил это означало, что в момент подписания капитуляции все передвижения войск должны были прекратиться. Солдатам следовало сложить оружие там, где они находились, и отправляться в плен. Если бы мы капитулировали зимой 1944/45 года, 3,5 миллиона немецких солдат на Восточном фронте, тогда еще удаленном от англо-американского фронта на западе, оказались бы в плену у русских. Даже если бы у русских было такое желание, то все равно, хотя бы по чисто организационным причинам, они бы не смогли принять такое число пленных, обеспечить им крышу над головой и питание. В разгар суровой зимы людям пришлось бы располагаться лагерем в чистом поле. Неизбежным следствием явилась бы высокая смертность. То, что найти помещение и обеспечить пропитанием неожиданно появившееся огромное количество военнопленных очень сложно, доказывает тот факт, что даже англичане и американцы в середине мая 1945 года не смогли обеспечить всем необходимым немецких военнопленных, в результате чего многие из них погибли.

Поскольку союзники продолжали настаивать на безоговорочной капитуляции, было очевидно, что продолжение военных действий зимой 1944/45 года приведет к гибели миллионов немецких мирных жителей и солдат на Восточном фронте. Любой военнослужащий, занимающий сколь бы то ни

было ответственный пост в вооруженных силах, понимал, что такой шаг может быть только вынужденным. Но несчастные беженцы с востока ни за что не согласились бы добровольно отдаться в руки русских. Да и солдаты, воюющие на Восточном фронте, не желали стать военнопленными русской армии. Они никогда не подчинились бы приказу сложить оружие там, где находились, и покорно ожидать своей участи. Так же как и гражданское население, они непременно попытались бы спастись на западе. В то же время никто во властных структурах не пошел бы на подписание акта капитуляции, зная, что его условия непременно будут нарушены и что, подписав его, он предоставляет миллионы немцев на востоке своей судьбе, причем весьма незавидной, обрекает многих на физическое уничтожение. Такая ноша была бы слишком тяжела для человеческого рассудка.

Поэтому, как это было ни прискорбно, но при сложившихся обстоятельствах нам пришлось продолжать войну зимой 1944/45 года, принеся в жертву множество солдат и офицеров на всех фронтах, а также мирных жителей, которые гибли при воздушных налетах и во время сражений в населенных пунктах. К несчастью, у нас не было выбора, поскольку эти потери были все же меньше, чем если бы мы преждевременно отказались от наших восточных территорий. Любой военный деятель, задающий себе вопрос, не была ли капитуляция зимой 1944/45 года меньшим из зол, должен основывать свое мнение не на том, что бы случилось с немцами на востоке или немцами на западе, а на том, какая судьба постигла бы немецкую нацию в целом. То, что немцы на западе требовали скорейшего прекращения военных действий, вполне объяснимо, поскольку каждый лишний военный день не приносил им ничего, кроме трудностей. Но это требование не могло быть выполнено. Западные немцы нередко проявляли недовольство и нетерпимость, когда речь шла об их соотечественниках на востоке, при этом упуская из виду тот факт, что, если мы пойдем навстречу их требованиям, множество солдат из их же семей тоже расстанутся с жизнью. Не менее ошибочной была и позиция некоторых гаулейтеров, которые, предвидя крах Германии и конец войны, заботились только о безопасности своих областей.

В главе 17 я уже говорил о причинах, по которым лично я не мог рекомендовать принять требование союзников о безоговорочной капитуляции. Правда, меня ни разу не спрашивали, считаю ли я, главнокомандующий военно-морскими силами страны, что военные действия следует прекращать. Но, если бы спросили, моим ответом, пока Восточным фронт

оставался на значительном удалении от Западного, было бы твердое «нет».

Для того чтобы достичь нашей цели, заключающейся в спасении немецкого населения восточных провинций, следовало во что бы то ни стало обеспечить соблюдение законности и порядка в стране и дисциплины на фронтах. Следствием любых беспорядков стал бы рост потерь. Именно с выполнением этой первоочередной цели, о которой я по вполне понятным причинам не мог объявить противнику в то время, связаны все мои последующие приказы и распоряжения.

Зимой 1944/45 года я не слишком верил, что мы будем продолжать войну, потому что именно в это время наметился некоторый раскол между Советским Союзом и западными союзниками. Политика англичан и американцев, направленная на уничтожение Германии как европейского государства, была мне совершенно непонятна – ведь образовавшийся вакуум мог быть заполнен только экспансией с востока. Судя по всему, они пока об этом не думали. Размах военной пропаганды и насаждаемый ими повсеместно дух крестового похода против национал-социалистической Германии невозможно было оценить иначе.

С лета 1944 года Восточный фронт начал стремительно приближаться к нашим границам. Угроза, нависшая над Восточной Пруссией, поставила перед нами важнейшую задачу снабжения морем войск на фронте, а также эвакуации с востока беженцев и воинских частей. Когда же в результате прорыва русских на восточном побережье Балтики наши судоверфи и заводы оказались под угрозой захвата или уже в руках противника, стало очевидно, что подводным лодкам, несмотря ни на что, больше не придется участвовать в широкомасштабных операциях.

Подводная кампания перестала быть первоочередной задачей флота, поэтому я перевел большую часть флота для оказания посильной помощи войскам и спасения немецкого населения от приближающихся русских.

Свободный личный состав был организован в военно-морские дивизии и отправлен на Восточный фронт. В последние месяцы войны около 50 тысяч военных моряков приняли участие в обороне восточных территорий Германии. Во время одного из боев погиб командир 2-й военно-морской дивизии вице-адмирал Шоельрен.

Не забывая о необходимости поддерживать каботажное сообщение в Северном море и у берегов Норвегии, я все-таки перевел часть военно-морских сил на Балтику, где они срочно требовались для защиты морских коммуникаций, а также

торговых судов, везущих беженцев. Было бы очень важно подключить к работе наш торговый тоннаж. Им командовал Кауфман – гаулейтер Гамбурга, который одновременно являлся имперским комиссаром морских перевозок и по должности подчинялся непосредственно Гитлеру. Общая ситуация в восточных землях Германии, а также отчаянная обстановка на Восточном фронте потребовали, чтобы все возможные ресурсы были сосредоточены в одних руках. Поэтому управление морским торговым тоннажем было передано мне, после чего я смог организовать скоординированную работу торгового и военного флота, используя все корабли с максимальной эффективностью. Все вопросы по этой координации я поручил контр-адмиралу Энгельгарду, человеку, который имел богатый опыт работы на торговом флоте. Благодаря его усилиям в последние месяцы войны флот обеспечил снабжение Восточного фронта, одновременно эвакуировав более 2 миллионов человек из Пруссии и Померании.

Оперативные вопросы транспортной организации решали: в западной части Балтики – главнокомандующий ВМС «Восток» адмирал Кумметц, а в восточной части Балтийского моря, включая побережье Пруссии, – адмирал Бурхарди. Однако главная заслуга успешной работы этой разветвленной транспортной системы, безусловно, принадлежала командам военных и торговых судов, делавших все от них зависящее, чтобы решить поставленную задачу.

Я позаботился о том, чтобы местные власти не смогли вмешиваться в деятельность портов и судоверфей, которые пока еще оставались в наших руках. Для обеспечения длительного нахождения кораблей в море было особенно важно, чтобы все судоремонтные мощности работали бесперебойно. И в море, и в гаванях корабли постоянно подвергались атакам авиации и подводного флота русских, нередко подрывались на минах – и всегда их ремонт производился в рекордно короткие сроки. В условиях повышенной нагрузки довольно часто возникали проблемы с судовыми силовыми установками – их тоже решали с максимальной скоростью.

Когда 19 марта 1945 года Гитлер провозгласил свою знаменитую «тактику выжженной земли», я прежде всего принял меры к тому, чтобы контроль за деятельностью флота остался в моих руках. В инструкциях верховного командования вооруженных сил, разработанных для разъяснения и обеспечения выполнения приказов Гитлера, специально было отмечено, что никаких разрушений в портах и на судоверфях без моего ведома быть не должно. Я наделил военно-морское командование

различных морских портов и баз правом решать этот вопрос по собственному усмотрению от моего имени. Для обеспечения функционирования транспортной системы мне даже пришлось обратиться к Гитлеру с просьбой поручить мне контроль за распределением угля и топлива на севере Германии. Иначе я не смог бы обеспечить выделение нужного количества топлива для судов.

10 апреля (из-за наступления русских на Одере, а также прорыва американцев в центральные области Германии) возникла угроза разделения страны на две части. Гитлер издал приказ о том, что, если возникнет необходимость, власть над северной половиной будет передана мне. Это означало, что гражданская власть будет сосредоточена в моих руках, а командование военными операциями перейдет ко мне только в том случае, если Гитлер и верховное командование переберутся на юг Германии.

Помогать мне в выполнении значительно расширившихся обязанностей должны были гаулейтер Бремена Вегенер, одновременно являвшийся имперским комиссаром по делам гражданского населения, и генерал Кинцель в качестве военного советника.

22 апреля, незадолго до того как русские вошли в Берлин, я переехал в Плоен в Гольштейне.

То, что организация обороны Северной Германии в соответствии с инструкциями Гитлера невозможна, мне стало ясно, когда я внимательно изучил этот вопрос по прибытии в Плоен. Моя новая должность давала право координировать действия различных гражданских властей и правительственных учреждений, чтобы обеспечить прием непрекращающегося потока беженцев из Восточной Германии. Недостаток координации являлся сдерживающим фактором в организации перевозок и на море, и на суше. Поэтому было важно пресекать любые попытки действовать независимо от центральной власти или без желания сотрудничать, что могло отрицательно сказаться на процессе перевозки и приема беженцев. 23 апреля я пригласил в Плоен гаулейтеров Мекленбурга, Шлезвиг-Гольштейна и Гамбурга, чтобы обсудить вопрос о координации наших усилий. Из них приехали только двое. Гаулейтер Гамбурга Кауфман так и не появился. От сотрудничества в любой форме он категорически отказался. Вскоре я узнал, что начиная с середины апреля он предпринимает воистину титанические усилия, чтобы устроить сепаратную капитуляцию Гамбурга. Сдать Гамбург союзникам, а конкретно – англичанам, ведь именно в их секторе находился Гамбург, было его заветной мечтой, но в тот момент я никак не мог согласиться на такой шаг. Было очень важно продолжать

удерживать территорию достаточно большую, чтобы принять беженцев из восточных провинций. У нас не было надежды удержать Мекленбург – на карте союзников он был включен в русскую зону, поэтому единственной возможной альтернативой являлся Шлезвиг-Гольштейн. К тому же на территории Шлезвиг-Гольштейна находился Киль, являвшийся одновременно базой, от которой зависела вся балтийская транспортная система, и штабом военно-морского командования, откуда велось руководство операциями. Если Гамбург будет сдан, вся земля Шлезвиг-Гольштейн окажется в руках англичан, и порты, пока еще открытые для приема транспортов с беженцами, будут потеряны. Налаженная военно-морскими силами транспортная система будет сразу же разрушена англичанами, личный состав перейдет в категорию военнопленных, а перевозке беженцев морем будет положен конец. Больше не будет возможности принимать на борт людей в восточных портах, а останется ли Шлезвиг-Гольштейн после его оккупации англичанами открытым для приема беженцев, не знал никто. В любом случае нужно будет получить соответствующее разрешение англичан, а их отношение к вопросу беженцев пока не было известно никому.

А поскольку представлялось весьма вероятным, что англичане учтут пожелания своих русских союзников, мы не имели оснований надеяться на их готовность принимать в Шлезвиг-Гольштейне немецкие войска с Вислы, которые вместе с массой беженцев отступали на запад с левого берега Одера. Позже мы видели, как американцы на своем участке фронта отказались принять беженцев и невооруженных солдат и, применив оружие, вернули их русским.

Таким образом, преждевременная сепаратная сдача Гамбурга могла привести к потере значительного числа немецких солдат и беженцев из восточных провинций. 30 апреля я получил послание Кауфмана, в котором он не скрывал своих намерений. В тот же вечер, то есть накануне моего назначения главой государства, я отправил ему ответ следующего содержания:

«1. Военные власти в настоящий момент заняты спасением территории Германии и немецкой расы от угрозы большевизма. Поэтому решающим театром военных действий является Восточный фронт. Со стороны военных делается все возможное, чтобы остановить наступление русских в Мекленбург или хотя бы задержать его достаточно долго, чтобы дать возможность максимальному числу немцев покинуть его.

2. Эвакуация осуществима лишь до тех пор, пока остается открытой «дверь» через демаркационную линию между зонами, согласованную на Ялтинской конференции. Если англичане

закроют канал Эльба-Трава, мы отдадим 7 миллионов наших соотечественников на милость русским.

3. Поэтому исключительно важно защищать позиции на Эльбе против наступления западных союзников как можно дольше. Разрушение собственности, которое при том последует, тысячекратно окупится числом человеческих жизней, спасенных в восточных провинциях. Следует предотвратить любые разрушения портовых мощностей, кроме тех, что абсолютно необходимы с военной точки зрения.

4. Оказав поддержку этим жизненно важным военным операциям, вы и город Гамбург внесете достойный вклад в спасение нации».

Преждевременная сепаратная сдача Гамбурга в конце апреля стала бы серьезной ошибкой. Но если бы задача перевозки беженцев и размещения их на территории Шлезвиг-Гольштейна была выполнена, ситуация в корне изменилась бы. Поэтому после решения вопроса с беженцами у меня не было намерения настаивать на продолжении сопротивления. Но в тот момент представлялось жизненно важным задержать англичан на Эльбе, чтобы территория за ней оставалась в наших руках. Также было крайне важно, чтобы англичане не захватили мосты через Эльбу в Гамбурге, а линия их обороны была отодвинута как можно дальше на юго-запад, чтобы спасти город и его жителей от уличных сражений. Приказы фельдмаршала Буша, главнокомандующего на северо-западе, основывались именно на этих соображениях.

Исходя из изложенного, было необходимо предоставить в распоряжение военного командования Гамбурга (генерал-майор Вольц) как можно больше воинских частей для обороны города. В порту в это время находилось несколько команд подводных лодок, которые больше не выходили в море. Моряков одели в серую полевую форму и тоже направили в распоряжение Вольца. Последний сформировал из них противотанковый батальон под командованием Кремера, Пешеля и Тетера. Я был уверен в высоких боевых качествах подводников, но тем не менее сомневался, справятся ли они с совершенно непривычными задачами военных действий на суше. Генерал Вольц использовал этот батальон вместе с подразделениями полиции и военно-воздушных сил для проведения серии мастерски спланированных диверсионных операций. Они проникли на территорию, уже оккупированную англичанами к юго-западу от Гамбурга, и в период с 18 по 20 апреля уничтожили 40 британских танков и бронетранспортеров. По сообщению генерала Вольца, немалый вклад в общий успех внесен батальоном Кремера. В результате

этих серьезных и совершенно неожиданных потерь англичане на некоторое время приостановили наступление на Гамбург, чего мы и добивались. Город не подвергался прямым атакам до тех пор, пока последующее развитие событий не сделало его капитуляцию оправданной.

23 апреля ситуация с военным командованием на севере Германии несколько прояснилась, во всяком случае, насколько это касалось меня. Гитлер решил остаться в Берлине. Верховное главнокомандование перебазировалось из столицы в Рейнсберг. Это означало, что оперативное командование в Северной Германии оставалось в руках Гитлера, а верховное главнокомандование осуществлялось генерал-фельдмаршалом Кейтелем и генерал-полковником Йодлем. Моя деятельность ограничивалась организацией перевозок по Балтийскому морю и оказанием всемерной помощи беженцам.

28 апреля я выехал из Плоена в Рейнсберг. Я хотел точно узнать, какова ситуация на Восточном фронте. Дороги из Плоена в Рейнсберг были забиты идущими беженцами, грузовиками с ранеными солдатами и гражданскими лицами. Бесконечный поток измученных людей двигался на запад. Британские и американские самолеты обстреливали места скопления транспортных средств, при их приближении крестьяне на полях бросали работы и прятались. Во время таких обстрелов много беженцев было убито.

Добравшись до ставки верховного главнокомандования, я обнаружил там Гиммлера. После совещания он завел разговор о преемнике Гитлера, если последний будет убит в Берлине. Он спросил, как я отнесусь к тому, что он станет главой государства, если, конечно, такова будет воля Гитлера. Я ответил, что в данной ситуации самое главное – не допустить наступления хаоса, который непременно приведет к дальнейшему кровопролитию, поэтому лично я буду служить любому законному правительству своей страны.

Что касается военных аспектов, после совещания стало понятно, что наша армия на Висле не сможет долго сдерживать натиск русских, поэтому не приходилось сомневаться: скоро мы потеряем Мекленбург. И я еще более укрепился в своем мнении, что должен сделать все возможное, чтобы ускорить эвакуацию гражданского населения – и морем, и по суше.

На совещании также стало ясно, что вопрос о централизованном управлении в Германии в будущем даже не стоит на повестке дня. Невозможно осуществлять управление страной, оставаясь в тесных помещениях берлинского бункера. Правда, телефонная связь с бункером действовала. А у меня

имелся собственный вполне надежный канал связи, обслуживаемый военно-морской разведкой, на котором мы использовали секретный код, не известный больше никому. Любая информация, полученная по этому каналу, была гарантированно достоверной. Но в Берлине ничего подобного не было, поэтому составить для себя четкую и полную картину происходящего Гитлер и его приближенные не могли.

Геринг, который, как предполагалось, должен был стать следующим главой государства, находился на юге страны. 23 апреля я получил информацию из рейхсканцелярии о том, что Геринг предпринял попытку государственного переворота, после чего Гитлер освободил его от всех постов и главнокомандующим авиацией стал генерал фон Грейм. Позже обнаружилось, что сообщение о попытке государственного переворота было ошибочным, тем не менее оно свидетельствовало о высокой политической напряженности в стране и являлось наглядным примером того, как легко Гитлер, находясь в берлинском бункере, мог принять неверное решение.

А тем временем, поскольку Геринг так или иначе был снят со всех высоких постов, снова встал вопрос о преемнике Гитлера.

Я был убежден, что теперь уже единую власть в стране установить невозможно. Поэтому я решил следовать единственному курсу, который как с военной, так и с политической точки зрения еще имел смысл: используя имеющийся в моем распоряжении флот, я буду как можно дольше продолжать работы по спасению населения восточных провинций. Когда же это станет невозможным, а значит, больше ничего полезного мы сделать не сможем, военно-морской флот Германии капитулирует, а с ним и я, его главнокомандующий.

30 апреля я получил шифровку из рейхсканцелярии в Берлине:

«Окружены со всех сторон предателями. Согласно радиосообщениям противника, Гиммлер через шведов предложил капитуляцию. Фюрер ожидает от вас немедленных и бескомпромиссных действий против предателей. Борман».

На мой взгляд, все это нельзя было назвать иначе как сумасбродством. Я был уверен, что в первую очередь должен обеспечить поддержание порядка и продолжать выполнять порученную мне работу. К тому же какие «немедленные и бескомпромиссные действия» я могу предпринять против Гиммлера, имеющего в своем распоряжении весь аппарат полиции и СС? Тут я был бессилен.

В настоящее время военно-морской флот находился в море, где участвовал в спасательных работах. Военно-морские дивизии

и батальоны помогали армии удерживать фронт. У меня в штабе в Плоене даже не было охранников. Иными словами, применить силу против Гиммлера я не мог. Да и не хотел, поскольку неизбежным результатом подобных действий стали бы беспорядки. Я принял другое решение. Я предложил Гиммлеру встретиться – хотелось все-таки понять, в какую игру он играет. Мы договорились встретиться в полицейских казармах в Любеке.

В полдень, когда я уже собрался ехать на встречу, ко мне пришли адмирал Мейзель и гаулейтер Вегенер. Они сказали, что опасаются за мою личную безопасность. Я постарался, как мог, их успокоить.

Однако Мейзель заявил, что я больше не должен оставаться без всякой охраны, и попросил разрешения, по крайней мере, перевести в Плоен Кремера и его подводников. На это я согласился.

По прибытии в полицейские казармы в Любеке я обнаружил, что здесь собрались все высшие чины СС. Гиммлер заставил меня довольно долго ждать. Похоже, он уже считал себя главой государства. Я спросил, правда ли, что он искал контакты с союзниками. Он сказал, что это неправда, и заверил меня, что в эти последние дни войны считает жизненно важным не допустить разногласий между нами, поскольку это приведет лишь к усилению хаоса в стране. Мы расстались вполне дружески.

Уже после капитуляции я узнал, что Гиммлер тогда мне солгал.

К 6 часам вечера 30 апреля я вернулся в Плоен. Там меня ждал адмирал Кумметц с докладом о ходе спасательных операций на Балтике. Здесь же находился министр вооружений Шпеер. В их присутствии мой личный адъютант Людде-Нейрат передал мне только что поступившую шифровку из Берлина:

«Гросс-адмиралу Дёницу. Фюрер только что назначил вас, господин адмирал, своим преемником вместо рейхсмаршала Геринга. Письменное подтверждение прилагается. Отныне вы имеете право принимать любые меры, в зависимости от ситуации. Борман*.

Я был потрясен. После 20 июля 1944 года я не имел ни одной личной беседы с Гитлером – мы встречались только на совещаниях. Он никогда не давал мне понять, что видит во мне своего будущего преемника. Никто и никогда ни словом, ни намеком не обмолвился о такой возможности. Хотя, скорее всего, приближенные фюрера такого развития событий действительно не допускали. Конечно, в конце апреля уже было вполне очевидно, что Геринг «сошел с дистанции» и на пост главы государства претендует Гиммлер. Но мне даже в голову не

приходило, что этот пост будет доверен мне. Всю жизнь я прослужил офицером на флоте и не увлекался фантастическими идеями. Даже имея перед глазами расшифрованное сообщение, я никак не мог понять, что привело к такому решению. 23 апреля Шпеер летал в Берлин на встречу с Гитлером. Значительно позже, зимой 1945/46 года, Шпеер рассказал мне, что попал к Гитлеру как раз тогда, когда он занимался составлением завещания. Именно он, Шпеер, предложил фюреру назначить меня своим преемником. Гитлер глубоко задумался, но ничего определенного тогда не сказал. Из рассказа Шпеера я сделал вывод, что его предложение вполне могло впервые заронить в уме фюрера столь необычную идею. Но в тот день, 30 апреля, когда я в его присутствии в полном недоумении читал и перечитывал телеграмму, Шпеер не сказал мне ничего.

Я предположил, что Гитлер назначил меня потому, что хотел дать возможность офицеру вооруженных сил положить конец войне. То, что предположение не соответствует действительности, я узнал намного позже, в Нюрнберге, где впервые услышал полный текст завещания Гитлера – он требовал, чтобы борьба продолжалась.

Получив телеграмму, я ни на минуту не усомнился в том, что мой долг – принять назначение. Меня уже давно очень беспокоило, что отсутствие централизованной власти приведет к хаосу и бессмысленным человеческим жертвам. Но теперь я верил, что, действуя четко и быстро, отдавая приказы, обязательные для всех, смогу помочь своей стране. Конечно, я не мог не понимать, что самым страшным моментом в жизни любого военного является тот, когда он вынужден безоговорочно капитулировать. И этот момент близился. Я также осознавал, что мое имя навсегда останется связанным именно с этим фактом и впоследствии найдется немало охотников очернить мое доброе имя. Но долг требовал, чтобы я не обращал внимания на подобные соображения и немедленно начал действовать.

Моя политика была проста – спасти как можно больше человеческих жизней. А цель оставалась той же, что и все последние месяцы. Если бы я отказался принять на себя ответственность, это привело бы к отсутствию централизованной власти в стране. По всей стране прокатилась бы волна предложений немедленной частичной капитуляции и заявлений о намерении продолжать войну до последнего, причем зачастую одновременно и в одном и том же месте. Результатом станет исчезновение военной дисциплины, развал вооруженных сил, гражданская война и хаос. И в эту стихию беспорядков и действий, вызванных самыми разнообразными, но сугубо

личными мотивами, с оружием в руках войдет противник, сметающий все на своем пути. Усилятся воздушные налеты, города Германии превратятся в руины – ведь в такой ситуации некому будет вести речь о всеобщей капитуляции, которая обяжет врага прекратить враждебные действия. Хаос распространится и на оккупированные нами страны – Голландию, Норвегию, Данию. Недовольство населения этих стран будет подавляться оккупационными войсками, что опять-таки приведет к кровопролитию. Понятно, что это не будет способствовать установлению дружеских взаимоотношений с этими странами в будущем.

В общем, необходимо было немедленно действовать. И прежде всего, выяснить намерения Гиммлера. Его поведение явно свидетельствовало о том, что он считал будущим полноправным главой государства себя. Таким образом, здесь заключался потенциальный источник опасности. Гиммлер имел в своем распоряжении войска, рассредоточенные по всей территории страны. У меня их не было. Как отреагирует Гиммлер на изменившиеся обстоятельства? Теперь на мне лежала ответственность за назначение министров, и о сотрудничестве между ним и мной речь не шла. Имея перед собой конкретные практические цели, я не мог взвалить на себя бремя политических интриг. Хотя в то время я еще почти ничего не знал о совершенных этим человеком злодеяниях, мне представлялось очевидным, что сотрудничать с ним нельзя. Это следовало как-то довести до его сведения. Вечером 30 апреля я приказал своему адъютанту позвонить Гиммлеру, с которым я расстался в Любеке всего несколько часов назад, и пригласить его ко мне в Плоен. Адъютанту он ответил категорическим отказом, но после того как к телефону подошел я и сказал, что его присутствие необходимо, он согласился приехать.

Гиммлер появился в полночь в сопровождении шести вооруженных эсэсовцев. Я предложил ему стул в своем кабинете, а сам сел за стол. На столе под бумагами у меня лежал пистолет со снятым предохранителем. Такое со мной было впервые в жизни, но я должен был принять хотя бы какие-то меры безопасности, поскольку не мог даже предположить, чем закончится наша встреча.

Я передал Гиммлеру телеграмму о моем назначении и попросил ее прочитать. При этом я не сводил глаз с моего опасного гостя. На его лице отразилось сначала изумление, затем откровенный испуг. Он сильно побледнел и довольно долго молчал. В конце концов он встал, слегка наклонил голову и проговорил: «Позвольте мне стать вторым человеком в вашем

государстве». На что я ответил, что этот вопрос не подлежит обсуждению и я не нуждаюсь в его дальнейших услугах, так же как и его службы.

Получив такое напутствие, Гиммлер ушел. Был час ночи. Объяснение прошло без применения силы, что не могло не радовать. Конечно, не было никакой гарантии, что Гиммлер и в будущем не предпримет никаких действий против меня, но пока, во всяком случае, мы избежали открытого конфликта, который, несомненно, имел бы катастрофические последствия для Германии.

Теперь я мог продолжать. Прежде чем предпринять какие-нибудь шаги, я хотел получить четкое представление о военной ситуации, причем чем быстрее, тем лучше. Утром 1 мая я получил еще одну телеграмму, отправленную в 7.40 из рейхсканцелярии.

«Гросс-адмиралу Дёницу (лично и секретно).

Завещание вступило в силу. Направляюсь к вам. До моего прибытия рекомендую воздержаться от публичных заявлений. Борман».

Из сообщения я сделал вывод, что Гитлер мертв. Позже я узнал, что он был уже мертв, когда вечером 30 апреля была отправлена первая телеграмма о моем назначении. Почему факт его смерти утаили от меня, не знаю. Я не был согласен с мнением Бормана и считал, что немецкому народу и вооруженным силам следует сообщить всю правду. Я опасался, что иначе новости о смерти Гитлера и моем назначении в качестве его преемника станут известны из какого-нибудь другого источника, причем в искаженной форме, что вызовет волнения среди населения и, хуже того, вполне может привести к развалу вооруженных сил. Военнослужащие могут посчитать, что смерть главы государства освобождает их от присяги. К тому же и мирное население, и солдаты имеют право знать, что я намерен делать. Поэтому я решил 1 мая выступить по радио с заявлением.

Единственный вывод, который можно было сделать из фразы «завещание вступило в силу», что Гитлера нет в живых. О его самоубийстве я ничего не знал. Да и вряд ли мог предположить такую возможность – у меня сложилось несколько иное мнение об этом человеке. Я думал, фюрер искал смерть и встретил ее в битве за Берлин. Поэтому я считал, что о его смерти следует объявить народу с должным уважением. Наверняка многие вокруг ждали, что я сразу же оболью его грязью, но это, на мой взгляд, было бы мелко и недостойно.

Вероятно, то, что от меня ждали вполне определенных действий, в конечном итоге заставило меня сделать наоборот. Но, как бы там ни было, я надеялся, что история в должное время

вынесет фюреру свой вердикт. Мои знания о бесчеловечных деяниях национал-социалистов в то время были крайне ограничены. Все факты стали мне известны намного позже, после окончания войны. А тогда я еще искренне верил, что должен соблюсти приличия и озвучить свое заявление именно в тех сдержанных выражениях, которые в действительности и прозвучали. Полагаю, что сегодня я поступил бы точно так же, окажись снова в таком же положении и имея столь же ограниченную информацию о неприглядных сторонах фашистского режима, как в те дни.

Должен признаться, форма заявления казалась мне куда менее важной, чем стоящие передо мной задачи. Я считал своим главным долгом сообщить немецкому народу о том, что предполагаю делать в будущем.

1 мая 1945 года в эфире прозвучало следующее заявление:

«Фюрер назначил меня своим преемником. Понимая всю полноту ответственности, я возглавляю немецкий народ в этот судьбоносный час. Моя главная задача – спасти немецких мужчин и женщин от уничтожения наступающими большевиками. Борьба продолжается только ради этой высокой цели. А поскольку англичане и американцы мешают выполнению этой задачи, мы продолжаем бороться и против них.

Англичане и американцы в этом случае будут сражаться не за интересы своих народов, а за распространение большевизма в Европе».

1 мая я также издал свой первый приказ по вооруженным силам:

«Фюрер назвал меня своим преемником на постах главы государства и Верховного главнокомандующего вооруженными силами. Я принимаю командование всеми подразделениями вооруженных сил с твердым намерением продолжать борьбу с большевиками до тех пор, пока наши войска и сотни тысяч немецких семей из восточных провинций не будут спасены от рабства и уничтожения. Я также намерен бороться с англичанами и американцами, поскольку они препятствуют выполнению этой первоочередной задачи».

Мне был срочно необходим надежный политический советник, чтобы справиться с внешнеполитическими проблемами, которые непременно будут возникать. Причем мне нужен был человек, не запятнанный контактами с немецкой внешней политикой последних лет. Я надеялся, что бывший министр иностранных дел барон фон Нейрат, которого я лично знал начиная с 1915 года, примет пост министра иностранных дел и премьер-министра формируемого мной нового правительства. Я

поручил своему адъютанту разыскать барона фон Нейрата. Для этого он позвонил Риббентропу, находившемуся неподалеку от Плоена. В результате Риббентроп явился ко мне лично и заявил, что имеет законное право занять пост министра иностранных дел. Он подчеркнул, что является самой подходящей кандидатурой, потому что его хорошо знают британские официальные лица и всегда с удовольствием ведут с ним дела. Я отклонил это предложение.

Мы не сумели найти барона фон Нейрата. (Позже я выяснил, что он в это время находился в Форарльберге.) Поэтому мне пришлось сделать выбор в пользу другой кандидатуры.

Незадолго до моего назначения меня посетил министр финансов Шверин фон Крозигк. До этого мы не имели ничего общего друг с другом. Во время визита мы подробно обсудили ситуацию в стране и на фронтах. На меня произвели глубокое впечатление его четкие и разумные суждения, продуманные оценки. Я убедился, что его политические взгляды во многом совпадают с моими.

1 мая я пригласил фон Крозигка к себе и выразил надежду, что он примет должность политического советника и возглавит кабинет, формированием которого я занимался. Я подчеркнул, что он, безусловно, окажет бесценную помощь в решении многочисленных проблем, постоянно возникающих перед нами, но при этом, как и я, не может рассчитывать на лавры победителя. Тем не менее я считал, что в этом заключается наш долг перед немецким народом. Он попросил время для размышления. Я счел такую постановку вопроса вполне разумной. 2 мая он снова явился и сообщил, что склонен принять мое предложение. Судя по всему, на его решение повлияло то, что я решительно избавился от Гиммлера.

Вскоре стало ясно, что я не мог сделать лучший выбор. Советы этого умного и честного человека, способного разглядеть суть проблемы, очень помогали мне в последующие недели. Оказалось, что наши взгляды на основные вопросы полностью совпадают. И хотя официально он занимался только гражданскими делами, я всегда приглашал его и на военные совещания, причем и здесь наши взгляды оказались схожими.

Ночью 30 апреля по моему приказу в Плоен прибыли начальник штаба Верховного главнокомандования вермахта генерал-фельдмаршал Кейтель и начальник штаба оперативного руководства генерал-полковник Йодль.

Я считал, что приближенные фюрера вряд ли хорошо знакомы с ситуацией на фронте, поэтому не рассчитывал на их продуктивную помощь. Однако мне пришлось изменить свое

мнение и отдать должное ясности мысли, солдатской хватке и честности генерала Йодля.

В конце апреля, то есть незадолго до моего назначения, мне нанесли визит фельдмаршалы фон Манштейн и фон Бок. Мы подробно обсудили общую военную ситуацию и обстановку на фронтах. Манштейн постоянно подчеркивал необходимость вывода армий с Восточного фронта на позиции вблизи расположения англо-американских войск. Это совпадало с моими намерениями. Поэтому 1 мая я приказал связаться с Манштейном. Я хотел, чтобы он занял место Кейтеля. Однако мы не смогли его разыскать, и командование вермахта осталось у Кейтеля и Йодля.

После своего прибытия 1 мая они ежедневно представляли мне доклад о положении на фронтах.

Далее я приведу краткое описание ситуации, какой она мне виделась в те дни. Я продиктовал эти строки своему адъютанту в первые дни плена, когда события еще были свежи в памяти.

«1. В результате воздушных налетов производство военной продукции всех видов упало до минимума. Запасов боеприпасов, оружия и топлива не осталось. Связь не действует. Перераспределение и передача сырья, произведенных товаров или продовольствия стали крайне затруднительными, если не сказать невозможными.

2. Группа армий в Италии капитулировала. Западная армия под командованием фельдмаршала Кессельринга находится в процессе развала.

3. На Восточном фронте юго-восточная армия, соблюдая порядок, отступает в Югославию. Группа армий Рендулика в Восточной Пруссии и Верхней Силезии сдерживает натиск русских, так же как и группа армий Шёрнера. Однако обе группы армий испытывают нехватку боеприпасов и топлива.

4. Попытка остановить наступление на Берлин провалилась. Армия Буссе, чтобы избежать окружения, отступила на запад. Прорыв армии Венка не удался, и она тоже отступила.

5. Группа армий в северном секторе Восточного фронта в беспорядке отступает на Мекленбург.

6. Войска в Восточной и Западной Пруссии поддались под натиском превосходящих сил русских. Фронт в Курляндии еще держится, но у нас нет топлива и боеприпасов, чтобы отправить туда. Поэтому развал этого фронта, так же как фронтов, удерживаемых Шёрнером и Рендули-ком, – это вопрос времени. Флот делает все возможное, чтобы эвакуировать как можно больше людей из Курляндии и Пруссии.

7. Восточная Фрисландия и Шлезвиг-Гольштейн,

расположенные на северо-западе Германии, пока не заняты противником. Однако там недостаточно войск, чтобы сдержать ожидаемое наступление. Поэтому дивизии из Восточной Фрисландии и те, что находятся к западу от Эльбы, срочно перебрасываются в Шлезвиг-Гольштейн, чтобы удержать хотя бы этот район. То, что наших сил недостаточно даже для этой ограниченной цели, стало очевидно уже 2 мая, когда противник форсировал Эльбу в районе Лауенбурга и сразу же вышел к Балтийскому морю в Любеке и Шверине.

8. Голландия, Дания, бискайские порты и Дюнкерк все еще в руках немцев, на этих территориях пока все спокойно.

9. Миллионы гражданских беженцев, особенно на севере Германии, бегут на запад, опасаясь прихода русских.

10. Продолжая поддерживать перевозки по Балтийскому морю и морское сообщение с Норвегией, потерпели большой урон в надводных кораблях – торпедных катерах, минных тральщиках, эскортных судах. Из крупных кораблей остались невредимыми только «Принц Эйген» и «Нюрнберг». Подводный флот живет в ожидании возобновления подводной кампании – с мая начнут поступать новые подлодки.

11. Активность военно-воздушных сил постоянно снижается – не хватает топлива».

Правильно оценив изложенные факты, можно было сделать только один вывод: война проиграна. Поскольку не было никакой возможности улучшить положение Германии политическими средствами, глава государства был обязан предпринять единственный шаг – как можно скорее прекратить военные действия, чтобы положить конец кровопролитию.

На такой оценке ситуации я построил план своих дальнейших действий. Союзники, как я уже неоднократно отмечал, настаивали на безоговорочной капитуляции на всех фронтах. Однако всеобщая безоговорочная капитуляция, которая оставила бы в руках русских немецкие армии на Восточном фронте, была как раз тем, что я намеревался всячески оттягивать. Я стремился, чтобы Восточный фронт максимально приблизился к демаркационной линии, отделяющей русскую территорию от зоны оккупации англичан и американцев, в этом случае появлялась возможность эвакуировать как можно больше людей на территорию западных союзников. Постоянно имея в виду именно это, я распорядился, чтобы перевозки людей морем выполнялись в первую очередь, используя для этой цели любые корабли. Меня особенно заботил вывод центральной группы армий фельдмаршала Шёрнера. Делалось все возможное, чтобы вывезти морем войска из Пруссии. 9-я и 12-я армии находились в

относительной близости к демаркационной линии. Это могло их спасти. Однако центральная группа армий занимала позиции на восточной границе Чехословакии – от американского фронта ее отделяла целая страна. На совещании 1 мая я сказал, что, по моему мнению, армии Шёрнера должны оставить позиции, которые они, следует отметить, держали достаточно твердо, и отходить в сторону американского фронта. Им следует двигаться в юго-западном направлении, чтобы, когда будет подписана капитуляция, они находились достаточно близко к американцам, чтобы те приняли их как военнопленных, Однако верховное командование в лице Кейтеля и Йодля выдвинуло возражения против моего плана. Они считали, что, если центральные армии покинут свои позиции, за ними хлынет лавина русских войск.

Я остался при своем мнении, но не стал спорить с генералами и отложил издание приказа о выводе войск. Чтобы услышать мнение на этот счет самого Шёрнера и его начальника штаба генерал-лейтенанта Натцмера, я вызвал обоих в Плоен.

Кроме того, меня очень беспокоил вопрос о судьбе оккупированных нами стран – Дании, Норвегии и Голландии. По согласованию с Шверин фон Крозигком я отвергал все предложения сохранить их, чтобы впоследствии иметь возможность выторговать уступки у врага. Учитывая окончательность нашего поражения, у противника не было никаких поводов предлагать какие-либо уступки в обмен на оккупированные территории, которые в любом случае вскоре перешли бы к нему. Я считал, что в первую очередь должен предотвратить в этих странах кровопролитие, выступления местного населения и подавление их оккупационными войсками. Иными словами, я стремился найти наилучший способ их мирной и упорядоченной сдачи. Поэтому 1 мая я вызвал в Плоен гаулейтера Чехословакии Франка, рейхскомиссара Голландии Зейсс-Инкварта, рейхскомиссара Тербовена и генерала Боеме из Норвегии, а также наших представителей в Дании доктора Беста и генерала Линдемана.

Чтобы эвакуировать гражданское население и солдат с Восточного фронта на нужные позиции на западе, нужно было еще 8-10 суток. Я должен был сделать все возможное, чтобы отсрочить капитуляцию русским на этот срок.

Хотя 1 мая я публично объявил, что сопротивление на Западном фронте будет продолжаться ровно столько, сколько потребуется для осуществления наших планов на востоке, тем не менее я отлично понимал, что могу положить конец противостоянию с англичанами и американцами только после капитуляции на поле боя. Но я не знал, удастся ли нам убедить

их принять частичную капитуляцию, учитывая провозглашенный во всеуслышание лозунг о «безусловной капитуляции». Как бы там ни было, следовало попытаться, правда, не открыто – я не сомневался, что русские, если они узнают, что происходит, непременно вмешаются, лишив меня всех шансов на успех, которых, как я подозревал, и так немного.

Согласно моим планам, на первом этапе частичная капитуляция должна была положить конец военным действиям на севере Германии против британских войск фельдмаршала Монтгомери. Совместно с верховным командованием вермахта мы обсудили детали, как уведомить о наших намерениях англичан. Я предложил назначить на пост главы немецкой делегации адмирала фон Фридебурга, который находился в Киле и был, на мой взгляд, самым подходящим человеком для решения этой задачи. Вечером 1 мая я уведомил Фридебурга, чтобы он подготовился к выполнению специального задания.

Итак, я стремился вступить в переговоры с Западом. Но прежде чем продолжать повествование, скажу несколько слов о своей власти над вооруженными силами, без которой нельзя было обойтись, чтобы обеспечить выполнение любого достигнутого соглашения.

Военнослужащие вооруженных сил давали клятву верности лично Гитлеру – фюреру Германского рейха и Верховному главнокомандующему вооруженными силами. Официально клятва утратила силу после смерти Гитлера. Но это вовсе не значило, что отныне все военнослужащие автоматически освобождались от своих обязанностей и могли расходиться по домам. Армия должна была выполнять свой долг. Только это могло спасти страну от хаоса и еще более страшных потерь. Германия находилась в отчаянной ситуации. Солдаты из последних сил сражались на двух фронтах, разделенных огромным расстоянием. В такой обстановке было невозможно требовать от вооруженных сил принесения новой клятвы, на этот раз мне. Но с другой стороны, было очень важно, чтобы я пользовался влиянием в войсках и обладал всей полнотой власти. И дело было не только в том, чтобы исполнялись мои приказы, – я должен был подписать от имени вооруженных сил документы, регулирующие капитуляцию, условия которой они были обязаны соблюдать. В создавшейся обстановке следовало срочно найти решение – как обойтись без официально обязывающей и добровольной личной клятвы. 1 мая я обратился к военнослужащим со следующей декларацией:

«Я ожидаю от вас соблюдения дисциплины и безусловного подчинения приказам. Хаос и разрушения можно предотвратить

быстрым и безусловным выполнением моих распоряжений. Каждый, кто в этот решающий момент откажется выполнять свой долг и тем самым обречет немецких женщин и детей на рабство и смерть, – трус и предатель. Клятва верности, которую вы давали фюреру, теперь связывает вас со мной, его преемником, назначенным им самим».

В течение следующих дней стало ясно, что немецкие вооруженные силы приняли мою власть – а только это и имело значение.

Прежде чем перейти к описанию того, как мы предложили англичанам частичную капитуляцию, я должен упомянуть об одном инциденте, происшедшем 1 мая. Ровно в 15.18 я получил третье и последнее сообщение из рейхсканцелярии в Берлине, отправленное в 14.46:

«Гросс-адмиралу Дёницу (лично и секретно).

Вчера в 15.30 умер фюрер. В своем завещании от 29 апреля он назначает вас президентом рейха, Геббельса – рейхсканцлером, Бормана – министром партии, Зейсс-Инкварта – министром иностранных дел. Завещание по приказу фюрера будет отправлено вам и фельдмаршалу Шернеру из Берлина под надежной охраной. Сегодня Борман попытается добраться до вас, чтобы объяснить положение дел. Форма и сроки информирования вооруженных сил на ваше усмотрение. Ознакомлены – Геббельс, Борман».

Содержание этого сообщения основывалось на положениях завещания. Однако у меня были совершенно другие соображения по поводу выбора министров и советников, которые помогли бы положить конец войне, так же как и мер, необходимых для этого. К тому же оно противоречило предыдущему сообщению, наделявшему меня правом принимать любые меры в зависимости от ситуации. Поэтому я не счел для себя возможным подчиниться этим распоряжениям. Я был уверен, что должен поступать, как считаю нужным и правильным. Поэтому я приказал адъютанту убрать документы в безопасное место и обеспечить их сохранность. Только так можно было предотвратить волнения, которые, безусловно, начались бы в стране, если бы все стало известно. В наступивший переломный момент порядок в стране был важен, как никогда.

По этой же причине я приказал арестовать Геббельса и Бормана, если они появятся в Плоене. Ситуация в стране и без того была крайне тяжелая, и я не мог допустить, чтобы мне мешали.

Так подошел к концу первый день мая 1945 года – день, до избытка наполненный важнейшими событиями и судьбоносными

решениями. А в это время на море суда с беженцами и войсками на борту спешили на запад, бесконечные людские колонны двигались по дорогам, также ведущим на запад, армии из Померании, Бранденбурга и Силезии отступали в направлении англо-американской демаркационной линии. Наступило 2 мая – новый день должен был принести новые события.

Начиная с 26 апреля англичане занимали плацдарм на левом берегу Эльбы недалеко от Лауенбурга. Оттуда 2 мая они начали наступление, легко сломив слабую оборону немцев. Танки и пехота противника очень быстро и без особого труда вышли к Любеку. В это же время немного южнее американцы форсировали Эльбу и, не встретив сопротивления, заняли Висмар. Таким образом, американцы и англичане на участке от Балтийского моря до Эльбы перерезали все дороги, ведущие из Мекленбурга в Гольштейн, забитые беженцами и отступающими армейскими частями. «Ворота на запад» закрылись, и теперь отступающая армия и беженцы могли спастись от наступавших по пятам русских и укрыться в британской зоне в Шлезвиг-Гольштейне только при согласии англичан. Сражения с западными союзниками на Эльбе продолжались лишь с одной целью – сохранить «ворота» в Шлезвиг-Гольштейн открытыми для беженцев. Когда Гольштейн стал британским, военные действия потеряли всякий смысл. Поэтому я отдал приказ начать переговоры о капитуляции, как это и было предусмотрено нашими планами. Фридебургу предстояло в первую очередь отправиться к Монтгомери и предложить ему капитуляцию северо-западной части Германии. Затем, когда это предложение будет принято, он должен был предложить Эйзенхауэру сдачу остального Западного театра военных действий.

Я срочно послал за Фридебургом, чтобы лично обрисовать ему ситуацию и дать последние распоряжения. Сопровождать его должны были контр-адмирал Вагнер и генерал Кинцель. Начиная с 1943 года контр-адмирал Вагнер неизменно присутствовал при принятии важных решений, к тому же был отлично осведомлен обо всех последних событиях. Он мог оказаться бесценным помощником в ведении переговоров. Что же касается Кинцеля, его советы Фридебургу касались в основном технических вопросов, связанных с армией.

Командир войсковых соединений Гамбурга получил приказ ровно в 8 часов утра 3 мая отправить парламентера к англичанам и предложить им сдать Гамбург, а также сообщить, что к ним выехала делегация, возглавляемая адмиралом Фридебургом.

Моя встреча с Фридебургом 2 мая задерживалась, поскольку дороги Гольштейна находились под постоянным огнем

британских истребителей. Получив информацию о прорыве англичан, я сразу же приказал перевести свой штаб в Мюрвик, что неподалеку от Фленсбурга. Мне было необходимо как можно дольше сохранить свободу действий – оставаясь в Плоене, я мог в любой момент попасть к англичанам. Окрестности Плоена в течение дня подвергались систематическим налетам авиации противника. Только дождавшись вечера, когда обстрелы на дорогах прекратились, я смог встретиться с Фридебургом и переехать в Мюрвик.

Пока я ждал, прибыли фельдмаршал фон Грейм и фрау Ханна Рейш. Храбрая женщина сопровождала фон Грейма, чтобы дать ему возможность попрощаться со мной. Во время последнего полета в Берлин он был ранен в ногу и передвигался на костылях.

Я всегда относился с глубокой симпатией и уважением к этому прекрасному человеку и офицеру. Он с горечью говорил о том, что преданность долгу солдат, которые искренне верили, что служат правому делу, привела к такой сокрушительной катастрофе. Он был крайне удручен и сказал, что не имеет желания жить дальше.

Вечером воздушные налеты прекратились. Я сказал Фридебургу, чтобы он ожидал меня на мосту Левензау, что над каналом кайзера Вильгельма возле Киля. Шверин фон Крозигк и я прибыли к месту встречи без происшествий. Мои инструкции Фридебургу были просты: он должен был предложить Монтгомери капитуляцию всей северо-западной части Германии и одновременно привлечь внимание фельдмаршала к проблеме беженцев и отступающих воинских частей на востоке района, оккупированного англичанами. Ему следовало сделать все от него зависящее, чтобы капитуляция не повлияла на эвакуацию людей морем и по суше – этот процесс было необходимо продолжать. Когда Фридебург уехал, было совсем темно. Мы искренне пожелали ему удачи.

Шверин фон Крозигк, Нейрат и я отправились в Мюрвик. Воздушные атаки снова возобновились, истребители вовсю использовали прожектора и расстреливали движущийся по дорогам транспорт. Нам приходилось неоднократно останавливаться и прятаться в придорожных лесах. Но около двух часов ночи мы все же прибыли в Мюрвик. Остаток ночи ушел на ответы на запросы боевых командиров, которые в промежуточном состоянии между войной и миром не вполне понимали свои задачи. Спали мы только урывками.

Утро 3 мая выдалось очень тревожным. Я волновался, сумел ли Фридебург благополучно добраться до Гамбурга, а потом до штаба Монтгомери. Если да, то как его приняли? Как отнеслись к

нашим предложениям? Все же наши инициативы шли вразрез с требованиями союзников об одновременной и безоговорочной капитуляции на всех фронтах.

Утром воздушных налетов не было, и я понадеялся, что это явилось результатом переговоров Фридебурга. И действительно, как я позже узнал, фельдмаршал, узнав о миссии Фридебурга, приказал прекратить воздушные операции.

Днем ко мне начали прибывать военные и гражданские власти оккупированных нами стран. От центральной группы армий вместо Шернера прибыл генерал фон Натцмер. Он передал мнение Шёрнера, что, если его группа армий покинет хорошо укрепленные позиции в Судетской области, она развалится. Я объяснил, почему считаю необходимым вывести ее как можно скорее ближе к американскому фронту, и приказал сделать все возможное для этого.

Франк заявил, что принадлежащие к среднему классу чехи очень обеспокоены политическим будущим своей страны в случае, если их освободят русские. Он предложил, чтобы чешские политики предложили американцам сдачу и оккупацию своей страны. Я не верил, что подобное предложение сможет как-то повлиять на планы союзников в отношении Чехословакии, которые наверняка уже давно существуют. Тем не менее я согласился, что стоит попытаться. Франк вернулся в Чехословакию, и больше мы о нем не слышали. 6 мая в Праге началось восстание. Безусловной заслугой Франка является то, что он, презрев собственную безопасность, вернулся в страну, зная, что она находится на пороге восстания, для того чтобы попытаться обеспечить для нее более гуманное будущее.

В Голландии, Дании и Норвегии ситуация была другая. Здесь мы все еще находились «у руля», поэтому я опасался, что без трудностей не обойтись. Что касается Голландии, была достигнута договоренность с Зейсс-Инквартом о попытке сепаратной капитуляции без каких бы то ни было разрушений и затоплений. В данном случае меры оказались излишними, поскольку Голландия уже на следующий день была включена в перечень территорий, подлежащих сдаче англичанам.

Из Дании прибыли наши представители доктор Бест и генерал Линдеман. Последний головой ручался за свои войска, боевой дух которых, по его заверению, не ослаб. Более осторожный доктор Бест, наоборот, всячески предостерегал от продолжения противостояния на земле Дании. При полном согласии графа Шверин фон Крозигка я приказал Бесту и Линдеману избегать любых трений с датским населением.

Сдача Дании тоже была решена на следующий день в ходе

переговоров с Монтгомери.

На одном из совещаний с Тербовеном и генералом Боеме по вопросу Норвегии неожиданно появился Гиммлер в сопровождении бригадефюрера Шелленберга, шефа иностранной разведки. Генерал Боеме доложил, что в Норвегии обстановка спокойная, ее жители ожидают со дня на день вывода немецких оккупационных войск и не желают без необходимости рисковать, поднимая восстание.

Шелленберг высказал мнение, что можно предложить сдать Норвегию Швеции, обговорив при этом, чтобы находящаяся там немецкая армия была введена в Швецию и интернирована там. Таким образом, по его мнению, наши солдаты могли избежать участи британских и американских военнопленных. В процессе обсуждения выяснилось, что незадолго до этого Гиммлер через Шелленберга уже поднимал этот вопрос со шведами, которые вроде бы в частной беседе согласились на интернирование немецких войск на своей территории.

Я с подозрением отнесся и к мотивам этих странных неофициальных переговоров, и к достигнутому успеху. Помимо того что мотивы представлялись мне сомнительными, я считал такой шаг ошибкой. Как можем мы в своем теперешнем состоянии полнейшего бессилия пытаться ловчить, предлагая сдачу Норвегии не союзникам, а нейтральной стране! К тому же я вовсе не был уверен, что интернирование в Швеции стало бы благом для наших солдат. Кто, в конце концов, мог гарантировать, что шведы под давлением не отдадут их русским? (Кстати, именно это случилось с немцами, высадившимися в Мальме.)

Посоветовавшись с графом Крозигком, я согласился, чтобы Шелленберг окончательно выяснил вопрос, согласовано ли решение шведов (каким бы оно ни было – окончательным или нет) с англичанами. Но я не давал права Шелленбергу заключать официальное соглашение.

Больше вестей от него не было. И к моему глубокому удовлетворению, капитуляция вскоре положила конец всем закулисным интригам.

3 мая я получил сообщение от фельдмаршала Кессельринга, находящегося на юге Германии. Он информировал, что готов одобрить капитуляцию 2 мая юго-западной группы армий (генерал Фитингоф), и просил разрешения начать независимые переговоры с западными союзниками относительно сектора на юго-востоке. На это я согласился сразу же: чем больше территории займут англичане и американцы, тем меньше останется русским.

Незадолго До полуночи Фридебург возвратился с переговоров с Монтгомери и немедленно явился, чтобы сообщить главное. Он сказал, что фельдмаршал не отверг предложенной сепаратной капитуляции, иными словами, не потребовал одновременной безусловной капитуляции на всех фронтах, включая русский.

Утром 4 мая Фридебург сделал подробный доклад в присутствии Шверин фон Крозигка, Кейтеля и Йодля. Монтгомери, объявил он, готов принять сепаратную капитуляцию Северной Германии, но потребовал, чтобы туда же были включены Голландия и Дания. Он, Фридебург, ответил, что не уполномочен вести речь об этом, но выразил уверенность, что я дам свое f огласие. Также Монтгомери потребовал одновременной сдачи всех военных и торговых кораблей. Это напрямую касалось жизненно важного для нас вопроса организации эвакуации беженцев. Поэтому Фридебург объяснил, что мы стремимся перевезти как можно больше людей на западные территории, чтобы не оставлять их в руках русских. Монтгомери ответил, что не станет чинить препятствий отдельным солдатам, пожелавшим сдаться, но ни при каких обстоятельствах не будет принимать сдачу организованных воинских подразделений. Что касается беженцев, он отказался представить какие-то гарантии, потому что, по его словам, на повестке дня стоит вопрос военной капитуляции и дела гражданские в него не входят. Правда, затем он добавил, что он человек, а вовсе не монстр. Далее Монтгомери поставил условие, чтобы в районе, подлежащем сдаче, не был уничтожен или потоплен ни один военный корабль. После этого Фридебург попросил позволения доложить о ходе переговоров мне, поскольку не имел полномочий принять некоторые требования.

Таков был доклад Фридебурга. Что касается включения в число подлежащих сдаче территорий Голландии и Дании, и Шверин фон Крозигк и я были очень рады перспективе «сбыть эти страны с рук» как можно скорее.

Однако требование сдать все суда беспокоило меня чрезвычайно. Принятие этого требования означало прекращение эвакуации морем солдат и беженцев на запад. Из сообщения Фридебурга у меня создалось впечатление, что хотя бы тем судам, которые уже в море, будет разрешено продолжить свой рейс на запад. Но раненых, беженцев и солдат придется высадить на берег в Дании. Прибытие 300 тысяч немцев может стать непосильным бременем для маленькой Дании. Жилые помещения, продовольствие и медицинское обслуживание для такого количества иностранцев, причем иностранцев враждебных, будут огромной проблемой. Но что поделаешь, на это

приходилось соглашаться, да еще и поблагодарить. Что касается требования не уничтожать и не топить военные корабли, мнения разделились. Фон Крозигк и я считали, что его тоже следует принять. Отвергнув его, мы бы подорвали свою репутацию людей, достойных доверия, с которыми можно достичь соглашения.

Мы должны были делать все для достижения своей главной цели – обеспечить сепаратные капитуляции, чтобы спасти как можно больше людей. Однако офицеры Верховного командования придерживались мнения, что отдавать врагу оружие, и в первую очередь военные корабли – своего рода символ боевой мощи, означает запятнать свою военную честь.

Я отлично понимал, что, отдав противнику военные корабли, поступлю вопреки вековым традициям и нашего флота, и флотов других стран. Именно желая следовать кодексу чести, принятому моряками всего мира, в конце Первой мировой войны был затоплен флот в Скапа-Флоу. И тем не менее я не сомневался: корабли придется отдать. На этот раз ситуация была совсем другая. Теперь шла речь о спасении огромного числа человеческих жизней. Если я, руководствуясь соображениями чести, откажусь сдать корабли, с сепаратной капитуляцией ничего не выйдет. Возобновятся воздушные налеты на север Германии, снова будут гибнуть люди. Именно это я должен был предотвратить любой ценой. Поэтому я остался тверд в своем решении принять и это условие. Впоследствии мне нередко указывали, что еще оставалось время, чтобы уничтожить оружие и затопить корабли до того, как капитуляция вступила в силу. На это я могу ответить только одно: такие действия противоречили духу наших обязательств. Нельзя забывать тот факт, что 3 мая, лишь только получив информацию о нашем намерении вступить в переговоры, Монтгомери уже приказал прекратить воздушные налеты. Поэтому утром 4 мая дал указание командованию вермахта разослать приказы не уничтожать оружие. Одновременно я приказал начальнику штаба ВМС, чтобы кодовое слово «регенбокен» (радуга) – сигнал для потопления военных кораблей – не передавалось, и объяснил почему. За исключением нескольких подводных лодок, взорванных их капитанами в ночь с 4 на 5 мая, то есть до того, как перемирие вступило в силу, ни один немецкий военный корабль не был потоплен. А подлодки, о которых идет речь, были подготовлены к уничтожению еще до поступления приказа штаба ВМС, запрещающего это. Капитаны не сомневались, что, взорвав свои корабли, они действуют в строгом соответствии с моей волей, поскольку просто не могли поверить, что я могу отдать приказ сдать корабли противнику без соответствующего давления.

Утром 4 мая я предоставил Фридебургу право принять все условия Монтгомери. Он вернулся в штаб Монтгомери, имея приказ после урегулирования всех формальностей с англичанами направляться в Реймс к Эйзенхауэру и сделать ему аналогичное предложение – о сепаратной капитуляции всех наших сил в американском секторе.

Сообщение Фридебурга, переданное 4 мая, принесло нам огромное облегчение. Первый шаг к сепаратной капитуляции перед Западом был сделан, и нам не пришлось бросать своих соотечественников на милость русских.

Это было начало конца войны против западных держав, и мой следующий шаг был вполне логичен и очевиден. Выдвигая свои условия, Монтгомери подчеркнул необходимость немедленного прекращения противостояния на море и сдачу немецких военных кораблей в районах капитуляции – водах Голландии, Северо-Западной Германии, Шлезвиг-Гольштейне и Дании. К полудню 4 мая я даже сделал на шаг больше, чем требовали англичане, и отдал приказ о немедленном повсеместном прекращении подводной кампании. Раз уж англичане приняли мое предложение сепаратной капитуляции, это был еще один разумный шаг к достижению моей цели – скорейшему окончанию военных действий с западными странами.

Вечером 4 мая я получил информацию от Фридебурга о том, что сепаратная капитуляция с англичанами подписана и он направляется к Эйзенхауэру. Подписанный им документ вступал в силу 5 мая в 8 часов утра.

Иными словами, в этот час в некоторых районах война закончится.

«АКТ О КАПИТУЛЯЦИИ

всех немецких вооруженных сил в Голландии, северо-западной части Германии, включая все острова, и в Дании

1. Немецкое командование согласно на капитуляцию всех немецких вооруженных сил в Голландии, северо-западной части Германии, включая Фрисландские острова, Гельголанд и все остальные острова, в Шлезвиг-Гольштейне и в Дании перед главнокомандующим 21-й группой армий. Это включает и все военные корабли в указанных районах.

Все перечисленные силы должны сложить оружие и сдаться безоговорочно.

2. Немецкие вооруженные силы прекращают все враждебные действия на суше, на море и в воздухе ровно, в 8 часов утра по британскому стандартному времени, передвинутому на два часа, в субботу 5 мая 1945 года.

3. Немецкое командование обязано выполнять немедленно, без возражений или комментариев все дальнейшие распоряжения союзников по любому вопросу.

4. Неподчинение приказам или их ненадлежащее исполнение будут расцениваться как нарушение настоящих условий капитуляции и рассматриваться союзниками в соответствии с общепринятыми военными законами и обычаями.

5. Настоящий акт о капитуляции является независимым документом и будет отменен любым всеобщим актом о капитуляции, принятым силами союзников или от их имени и применимым к Германии и ее вооруженным силам в целом.

6. Настоящий акт о капитуляции написан на английском и немецком языках. Английский вариант текста является аутентичным.

7. При возникновении сомнений или разногласий относительно значения или трактовки условий капитуляции решение держав союзников является окончательным.

Б.Л, Монтгомери, Фридебург

фельдмаршал Кинцель

Вагнер 4 мая 1945 года Поллек

18.30 Фрейдель

Утром 6 мая в мой штаб в Мюрвике прибыл генерал Кинцель. Он являлся членом делегации Фридебурга, и последний направил его из Реймса ко мне, чтобы доложить о ходе переговоров с Эйзенхауэром. Он сказал, что, в отличие от англичан, Эйзенхауэр занял абсолютно бескомпромиссную позицию. Американский генерал наотрез отказался рассматривать возможность сепаратной капитуляции и настаивал на немедленной и безоговорочной капитуляции на всех фронтах, включая русский. Немецкие войска, заявил он, должны оставаться там, где они находятся в настоящий момент, сложить оружие неповрежденным и сдаться. Кроме того, он возложил ответственность на верховное командование Германии за строгое соблюдение условий безоговорочной капитуляции, которые должны были применяться также ко всем военным и торговым кораблям.

Именно этого мы и боялись. Как я уже говорил в своем обращении к немецкому народу 1 мая, я буду продолжать военные действия против западных союзников, пока они продолжают препятствовать войне на востоке. Ответ на это обращение, переданный американской радиостанцией, содержал следующие слова: все это «лишь очередной трюк нацистов, имеющий целью вбить клин между Эйзенхауэром и его русскими союзниками».

Последние операции американцев также наглядно

демонстрировали, что Эйзенхауэр не оценил должным образом изменившуюся ситуацию. Когда американцы перешли Рейн, их стратегическая цель – завоевание Германии – оказалась выполненной. Ей на смену сразу же должна была прийти цель политическая – совместно с англичанами оккупировать как можно более обширную территорию Германии раньше, чем сюда придут русские. Имея такую политическую цель, американцам следовало как можно быстрее продвигаться на восток, чтобы занять Берлин раньше русских. Однако Эйзенхауэр придерживался чисто военной цели разрушения и оккупации Германии совместно с Красной армией. Он остановился на Эльбе и позволил русским оккупировать Берлин и значительную часть восточных территорий. Вполне вероятно, он действовал по указке Вашингтона. В конце войны я думал, что американцы совершают большую ошибку, и до сих пор не изменил своего мнения.

Уже после Потсдамской конференции американский полковник сказал графу Шверин фон Крозигку, что, даже если бы русские оккупировали всю Германию, ему это было бы безразлично. Думаю, таково было мнение большинства американцев.

Если бы я принял условия Эйзенхауэра, о которых Кин-цель сообщил мне 6 мая, то тем самым передал все немецкие армии на Восточном фронте в руки русских. Но была еще одна причина, по которой я никак не мог их принять: войска не стали бы их соблюдать. Началось бы массовое паническое бегство на Запад.

Условия Эйзенхауэра были неприемлемыми, поэтому я был обязан попытаться убедить американского генерала в том, что не могу позволить немецким войскам и гражданскому населению восточных территорий попасть в руки русских и только жизненная необходимость заставляет меня просить о сепаратной капитуляции.

Выслушав Кинцеля, я пригласил к себе генерала Йодля и предложил отправиться в Реймс и оказать поддержку Кин-целю при выдвижении новых предложений о капитуляции. Шверин фон Крозигк и я пришли к выводу, что Йодль должен получить следующие инструкции:

«Попробуйте еще раз объяснить причины того, почему мы делаем это предложение о сепаратной капитуляции американцам. Если договориться с Эйзенхауэром не удастся, Фриде-бург должен предложить одновременную капитуляцию на всех фронтах, но выполненную в два этапа. На первом этапе будут прекращены все враждебные действия, но немецким войскам будет предоставлена свобода передвижения. На втором этапе передвижение будет прекращено. Постарайтесь как можно больше растянуть первый

этап и отсрочить наступление второго, уговорите Эйзенхауэра, чтобы отдельным немецким солдатам было в любом случае разрешено сдаваться американцам. Чем значительнее будет ваш успех, тем больше немецких солдат и беженцев найдут спасение на Западе».

Я дал Йодлю письменные полномочия подписать акт об одновременной капитуляции на всех фронтах в соответствии с полученными инструкциями. Но я сказал, что он должен применить эти полномочия, только если выяснится, что договоренность о сепаратной капитуляции невозможна. Он также получил приказ не подписывать акт о капитуляции на всех фронтах, не проинформировав предварительно меня и не получив мое согласие телеграммой. Напутствованный таким образом, Йодль 6 мая отбыл в штаб Эйзенхауэра.

В ночь с 6 на 7 мая я получил следующее сообщение от Йодля из Реймса:

«Эйзенхауэр настаивает на немедленном подписании. В случае нашего отказа все фронты союзников будут закрыты для отдельных немецких солдат, желающих сдаться, и все переговоры прекратятся. Я не вижу альтернативы – подписание или хаос в стране. Прошу немедленно подтвердить по радио мои полномочия подписать акт о капитуляции. Тогда капитуляция вступит в силу. Противостояние будет прекращено^ 9 мая ровно в полночь по немецкому летнему времени. Йодль».

Иными словами, военные действия следовало прекратить в полночь с 8 на 9 мая.

Позже мы узнали, что Эйзенхауэр снова наотрез отверг возможность сепаратной капитуляции и отказался рассматривать предложенную нами одновременную капитуляцию на всех фронтах, пролонгированную по времени. Он заявил, что прикажет своим людям стрелять в любые немецкие части, приближающиеся к позициям американцев, даже если они будут безоружными и демонстрировать намерение сдаться. (А ведь такие действия противоречат Женевской конвенции.) И лишь благодаря влиянию начальника штаба Эйзенхауэра генерала Беделла Смита нам удалось достичь некого подобия компромисса. Смит поддержал Йодля, утверждавшего, что, учитывая нарушенные линии связи, нам потребуется не меньше двух суток, чтобы передать приказы в войска. Эти двое суток нам были в конце концов даны. Однако Эйзенхауэр продолжал настаивать на немедленном подписании немецкой делегацией акта о капитуляции. Поэтому мне предстояло принять решение немедленно. Из текста сообщения Йодля я понял, что после подписания акта о всеобщей капитуляции 7 мая у нас останется в запасе еще 48 часов до

полуночи 9 мая, когда будет прекращено движение войск.

Я очень боялся, что этого периода будет недостаточно, чтобы спасти всех солдат и беженцев. Но с другой стороны, Иодлю все-таки удалось получить хотя бы какое-то время, что позволит довольно большому числу немцев найти спасение на Западе. Если бы я отказался принять условия Эйзенхауэра на том основании, что нам не хватит времени эвакуировать всех беженцев с востока, я бы лишился даже этого полученного нами небольшого преимущества. Следствием стали бы хаос и массовая бойня. Исходя из изложенного я размышлял недолго и уже в час ночи отправил Йодлю ответ, уполномочив его подписать акт о всеобщей капитуляции на условиях американцев. Упомянутый акт был подписан генералом Йодлем в Реймсе 7 мая в 2.41.

8 мая, очевидно по требованию русских, процедура подписания была повторена в штабе маршала Жукова в районе Берлина Карлсхорст.

Свои подписи от имени трех частей вооруженных сил Германии поставили фельдмаршал Кейтель, генерал Штумпф и адмирал фон Фридебург. От них потребовали подтверждения полномочий на подписание этого документа, подписанных мною как главнокомандующим вооруженными силами. Причем подтверждение было затребовано и западными союзниками, и русскими, после чего предъявленные документы, еще до подписания документа, были тщательно проверены.

Час, которому предстояло решить судьбу немецких армий на Восточном фронте и стремящихся на Запад беженцев пробил. Основная часть южной группы войск (генерал Рендулик) достигла американской демаркационной линии и оказалась в безопасности. Менее благоприятным было положение юго-восточной группы войск (генерал Лёр). 9 мая до англо-американской демаркационной линии им оставалось еще 2-3 суток пути. В переговорах с югославами Лёр постарался сделать для своих солдат все, что мог. Тем не менее десятки тысяч немцев погибли в югославском плену.

На севере страны американский генерал Гэвин, воздушно-десантная дивизия которого 2 мая оккупировала Мекленбург, позволил остаткам армии с Вислы пересечь англо-американскую демаркационную линию. Однако тысячи беженцев все-таки опоздали, оказались задержанными и попали в руки преследовавших их по пятам русских.

На Центральном фронте 12-я армия под командованием генерала Венка в конце апреля получила приказ начать наступление в восточном направлении, конечной целью которого было освобождение Берлина. Атакующие подошли к Потсдаму,

тем самым открыв дорогу на Запад защитникам Потсдама и 9-й армии. С ними шли тысячи беженцев. Войска 9-й и 12-й армий, а также военнослужащие Потсдамского гарнизона благополучно перешли американский фронт на Эльбе. Однако гражданским лицам в этом было отказано. Люди Венка делали все от них зависящее, чтобы провести с собой мирное население, но все же очень много гражданских лиц благодаря антигуманным действиям американцев попали к русским.

Солдатам группы армий Шёрнера повезло меньше других. Многие из них подошли к американским позициям, но не получили разрешения их пересечь. Под угрозой оружия их заставили вернуться к русским. Получилось так, что эти люды, храбро сражавшиеся и выполнявшие свой воинский долг на Восточном фронте, теперь были обречены провести долгие годы в плену или же погибнуть от холода и голода.

1 мая я сдался под напором аргументов, выдвинутых против немедленного вывода армий Шёрнера. Это было ошибкой. Развал фронта, которого опасались генералы, последовал бы, если бы войскам было позволено отступать добровольно, стал неизбежным немного позже, когда они все равно были вынуждены отступить. С другой стороны, вопрос, было бы им позволено пересечь американский фронт, если бы они успели к нему подойти, оставался открытым. Вполне возможно, их тоже вернули бы обратно силой оружия.

В Балтийском регионе эвакуация войск и беженцев теперь целиком легла на морской флот. Дороги по суше уже были перерезаны русскими. За период с 23 января до 8 мая 1945 года морем было эвакуировано 2 022 602 человека из Курляндии, Восточной и Западной Пруссии, Померании и Мекленбурга. Эвакуация велась под постоянными воздушными атаками англичан, американцев и русских, а также легких военных кораблей русских, причем по заминированным водам. Потери при гибели транспортов потрясали воображение. 4 тысячи человек погибли с «Вильгельмом Густ-лоффом», 7 тысяч – с «Гойей», 3 тысячи – с плавучим госпиталем «Штейбен». Но какими бы тяжелыми ни были потери, они составляли лишь 1% от общего числа перевезенных морем людей. 99% благополучно прибыли в порты западного побережья Балтийского моря. А процент потерь на суше все равно был многократно выше.

Из-за нехватки тоннажа и отсутствия портовых мощностей в Либау из Курляндии удалось эвакуировать только часть армии.

Ровно в 12 часов в ночь с 8 на 9 мая на всех фронтах прекратились военные действия. В последнем обращении вооруженных сил Германии 9 мая было сказано:

«С полуночи на всех фронтах вступил в силу приказ о прекращении огня. Возглавляемые адмиралом Дёницем вооруженные силы отказались от безнадежной борьбы. Героическая битва, продолжавшаяся почти шесть лет, завершилось. Она принесла нам славные победы и тяжелые поражения. В итоге вооруженные силы Германии сдались под натиском превосходящих сил противника.

Верный клятве, немецкий солдат верой и правдой служил своей стране, и это никогда не будет забыто. Гражданское население также было вынуждено принести большие жертвы, до самого последнего дня мирные люди самоотверженно помогали вооруженным силам. Вердикт достижениям наших солдат на фронтах, а мирных людей дома история вынесет позже. Противник также не может не отдать должное подвигам наших военных на суше, на море и в воздухе. Теперь каждый солдат, матрос и летчик может сложить оружие, испытывая гордость за то, что сделал все возможное для спасения нашей нации.

В этот момент мысли наших солдат обратятся к своим товарищам, погибшим в борьбе с врагом. Наши павшие налагают на нас священный долг проявить послушание, соблюдать дисциплину и преданность многострадальному отечеству, истекающему кровью из многочисленных ран».

Тогда я думал, что эти слова уместны и справедливы. И сегодня я не изменил своего мнения.

7 мая Фридебург и Йодль вернулись в Мюрвик из штаба Эйзенхауэра. Фридебург привез с собой номер американской военной газеты, в которой были фотографии, сделанные в немецком концлагере в Бухенвальде. И хотя мы могли сделать скидку на то, что разрушение коммуникаций и повсеместное нарушение снабжения в последние недели войны могло несколько ухудшить положение в подобных лагерях, нельзя было не признать: ничего и никогда не могло послужить оправданием того, что мы увидели на этих фотографиях. Фридебург и я были потрясены. Мы и вообразить не могли ничего подобного. В том, что подобные зверства действительно совершались, причем не только в этом лагере, но и в других, мы вскоре смогли убедиться собственными глазами, когда во Фленсбург прибыло судно с освобожденными из одного из лагерей пленными. Их состояние было воистину ужасным. Немецкие моряки Фленсбурга делали все, что могли, чтобы обеспечить этих несчастных заботой и медицинской помощью. Как, снова и снова спрашивали мы себя, подобное могло происходить в самом сердце Германии, а мы ничего не знали.

8 годы, предшествующие 1939-му, когда шло восстановление

военно-морского флота Германии, я большую часть времени проводил в море, сначала на крейсере «Эмден», затем на подводных лодках. С начала войны я почти безвыездно находился в своем штабе – в Зенгвардене, а потом в Париже и Лориане. Там нам почти не приходилось сталкиваться с гражданским населением. Руководство подводной кампанией и решение вопросов технического усовершенствования подводного флота отнимали все мое время. Я ни минуты не сомневался, что разоблачительные радиопередачи противника, так же как и наши собственные, делаются исключительно в пропагандистских целях, поэтому не слишком к ним прислушивался.

Став в 1943 году главнокомандующим ВМС, я все время проводил в Коралле – в моем, быть может, несколько изолированном от внешнего мира штабе между Бернау и Эберсвальде, немного севернее Берлина. При посещении ставки Гитлера я принимал участие только в совещаниях, иногда консультировал Гитлера по тем или иным проблемам, связанным с флотом. Признаюсь честно, всего перечисленного мне вполне хватало и я никогда не забивал свою голову посторонними проблемами.

То, что я узнал после капитуляции в 1945-м и 1946 годах о бесчеловечности нацизма, произвело на меня неизгладимое впечатление.

В предыдущих главах я уже говорил о своем отношении к национал-социализму и к Гитлеру. Я говорил, что идея корпоративного национального общества в ее истинном этнологическом и социальном смысле, так же как и вытекающее из нее объединение германской расы на этой основе, показалась мне весьма привлекательной. Объединение, к которому стремился Гитлер, всех немцев в один общий рейх я воспринял как воплощение вековой мечты наших народов. Корни нашей раздробленности уходили в глубь веков, к условиям Вестфальского мира, положившего конец Тридцатилетней войне. Наши противники в Европе, постоянно старавшиеся объединить свои народы в единые государства, считали, что мы должны оставаться раздробленными, а значит, слабыми, поэтому веками не давали нам объединиться. Только с появлением национал-социализма мы сумели, вопреки усилиям оппозиции, создать единое государство. Это исторический факт, к которому нельзя не относиться с должным уважением.

Сейчас, когда я получил возможность познакомиться со зловещими сторонами национал-социализма, мое отношение к созданному им государству изменилось.

Отказываться воспринимать уроки, преподнесенные нам

фактами, занятие глупое и неблагодарное. В своем заключительном слове, произнесенном перед Международным трибуналом в Нюрнберге, предшествующем вынесению приговора, я постарался это выразить.

Здесь много говорилось о преступном сговоре, в котором участвовали обвиняемые. Это утверждение я рассматриваю как политический догматизм, а догма не может являться доказательством – ее можно или принять, или отвергнуть. Однако широкие массы немцев не поверят, что причиной их несчастий стал именно преступный сговор. Сколько бы политики и юристы ни спорили по этому вопросу, их аргументы только затруднят для немцев усвоение урока, являющегося жизненно важным как для осмысления прошлых событий, так и для планов на будущее. А урок заключается в том, что диктат как политический принцип является ложным.

Именно этот принцип оказался воистину бесценным для всех вооруженных сил мира, по этой причине я верил, что его можно применить и к политической власти, особенно к политической власти Германии, положение которой до прихода к власти нацизма иначе как прискорбным назвать было нельзя. Большой успех, достигнутый новым правительством, и охватившее страну чувство радости, которого здесь не испытывали уже давно, казались достаточным оправданием.

Несмотря на идеализм, честные стремления и бесчисленные жертвы, принесенные немцами, итоговый результат оказался непоправимым несчастьем, а это значит, что основополагающий принцип ошибочен. Ошибочен, поскольку человек не в состоянии правильно использовать силу, данную ему этим принципом, не поддавшись искушению злоупотребить ею.

Узнав в мае 1945 года горькую правду о концентрационных лагерях, я глубоко задумался, что теперь с этим знанием делать.

Как я уже писал, 30 апреля у меня состоялся откровенный разговор с Гиммлером. Более решительный разрыв с ним в то время был невозможен, поскольку под его командованием все еще были сосредоточены мощные силы, которых не было у меня. После оккупации всей территории Германии ситуация изменилась. 6 мая я отстранил Гиммлера от всех занимаемых им постов. Позже, больше узнав о зверствах, творившихся в концлагерях, я пожалел, что оставил его на свободе. Я считал, что это личное дело немцев – разобраться и привлечь к ответу виновных в бесчеловечных деяниях. Шверин фон Крозигк со мной согласился и сразу же передал на согласование указ о рассмотрении этого дела в Верховном суде Германии. Указ я направил Эйзенхауэру, сопроводив его просьбой о том, чтобы

Верховный суд Германии был объявлен компетентным для выполнения этой задачи. В беседе с послом Мерфи я обратил его внимание на эту проблему и попросил поддержки. Мерфи пообещал сделать все, что сможет, но на этом дело заглохло.

В начале мае меня занимали мысли не только о капитуляции, но и о формировании правительства для приведения в порядок дел. С самого начала было очевидно, что мне потребуется советник по внешнеполитическим вопросам. В плане же дел внутренних будущее немецкого народа представлялось мне темным – пока, во всяком случае, просвета я не видел. Как мы сумеем предотвратить голод сейчас, когда наши восточные провинции потеряны, а остальная часть страны поделена между державами-победительницами? Возможно ли будет обеспечить равное распределение продовольствия, когда речь пойдет о различных регионах? Как восстановить разрушенную связь и промышленность? Откуда начать решать проблему размещения людей? Что будет с нашей финансовой системой и курсом национальной валюты? Что мы можем сделать, чтобы помочь беженцам? Как влить несколько миллионов людей из восточных провинций дополнительно в общество и экономику Западной Германии, которая и без того изрядна перенаселена?

Я отлично осознавал, что эти проблемы касаются немецкого народа в целом, а значит, требуют решения, которое будет законным во всех четырех зонах. По этой причине было очень важно создать в рамках центрального правительства государственные департаменты. Также представлялось чрезвычайно важным собрать наших лучших специалистов в различных областях, чтобы предложить сотрудничество оккупационным властям. В качестве первоочередной меры мы должны были обеспечить немецкому народу условия для выживания.

В результате длительных размышлений я утвердился в мысли, что нам необходимо некое временное центральное правительство. Мысли обрели более конкретную форму после обсуждения с графом Шверин фон Крозигком. Помимо выполнения обязанностей министра иностранных дел и министра финансов, именно он сформировал столь необходимое временное правительство и председательствовал на заседаниях кабинета. И хотя выбирать приходилось только из людей, которые находились на севере Германии, он все-таки сумел создать вполне работоспособный кабинет. Его состав был следующим:

за общие организационные вопросы, а также работу министерства иностранных дел и министерства финансов отвечал граф Шверин фон Крозигк,

министром внутренних дел и культуры стал доктор Штуккарт,

министром промышленности и производства – Шпеер,

министром продовольствия, сельского хозяйства и лесов – Бакке,

министром труда и социальных вопросов – доктор Зельдте,

министром почт и связи – доктор Дорпмюллер,

Все мы отлично понимали, что настоящего, действующего правительства у нас еще некоторое время не будет. Тем не менее каждый член этого временного правительства с энтузиазмом принялся за работу. Каждый из них составлял планы первоочередных мероприятий.

Их излишне оптимистичным планам и прогнозам нельзя было не удивляться. Доктор Дорпмюллер, к примеру, чрезвычайно энергичный для своего возраста человек, утверждал, что сумеет восстановить транспорт и связь Германии за шесть недель, конечно, если ему будет дана свобода действий.

Эти планы и докладные записки, касающиеся эффективного централизованного управления в разных сферах народного хозяйства, направлялись представителям западных союзников и русским, которые к тому времени прибыли в Мюрвик. В некоторых случаях передача документов сопровождалась устным докладом. Вначале нам казалось, что сотрудничество будет принято.

Но так только казалось. В середине мая министр связи доктор Дорпмюллер и министр продовольствия Бакке были вызваны в штаб американцев. Министрам довольно часто приходилось контактировать с представителями союзников по самым разным вопросам, связанным с их профессиональной деятельностью, поэтому они решили, что визит в Реймс связан с обсуждением планов сотрудничества на будущее. Больше мы не получали от них известий. Значительно позже я узнал, что Бакке был арестован.

Принимая во внимание тот очевидный факт, что мы не могли сделать почти ничего полезного, я все чаще задумывался об отставке. Моя главная задача – обеспечение упорядоченной капитуляции – была выполнена. И хотя в Мюрвике, ставшем своеобразным анклавом, поскольку он пока не был оккупирован, я жил на суверенной территории, все равно я находился в руках противника. Вся территория Германии была оккупирована врагом, поэтому о свободе главы государства вопрос даже не ставился. Пока шла капитуляция, еще существовала возможность принимать решения и действовать независимо. Больше такой

возможности не было.

В подобных обстоятельствах было бы более достойно положить конец притворству и уйти в отставку добровольно, чем сидеть сложа руки и покорно ожидать решения победителей. Думаю, нет необходимости говорить, что бездействие после подписания капитуляции было для меня совершенно невыносимым.

Шпеер также настаивал на нашей отставке, правда, надеялся, что лично с ним американцы будут сотрудничать и дальше.

А фон Крозигк считал, что, хотя противник наверняка выставит нас не в лучшем свете перед народом, мы обязаны остаться. Президент рейха и его временное правительство, говорил он, олицетворяют единство рейха. Безоговорочная капитуляция распространяется только на вооруженные силы. Немецкое государство не прекратило своего существования. И то, что у меня нет возможности осуществлять практическую власть в стране, не меняет того факта, что я являюсь главой государства. Это признал и противник, настаивая на даче полномочий представителям вооруженных сил, подписавшим акт о капитуляции.

Я понимал, что фон Крозигк прав. Вначале я рассматривал свое назначение как способ дать мне официальную возможность положить конец войне. Но теперь все изменилось, и будь что будет, но ни я, ни мое временное правительство в отставку не уйдем. Если мы это сделаем, победители получат полное право сказать: поскольку законного правительства Германии больше не существует, у нас нет выбора, кроме как создать отдельное правительство в каждой зоне и позволить нашему военному правительству осуществлять всю полноту власти над всеми.

Только по этим соображениям я должен был остаться до тех пор, пока меня не сместят силой. Если бы я этого не сделал, то, по крайней мере косвенно, внес бы свой вклад в разделение Германии, которое существует сегодня. Отставка, добровольная сдача позиций, которые союзники признают моими, были бы серьезной ошибкой.

Это убеждение, к которому я в конце концов пришел, вовсе не означает, что я тогда не придерживался мнения, что воля народа должна быть решающим фактором в выборе главы государства. Просто в мае 1945 года моим долгом было сохранить пост, данный мне судьбой, до законных выборов или до того, как союзники сместят меня силой.

В середине мая у меня сложилось впечатление, что союзники уже близки к принятию решения.

После капитуляции в Мюрвик прибыла распорядительная

комиссия союзников под руководством американского генерал-майора Рука и британского генерала Форда. Несколько позже к ним присоединился представитель русских. В беседе, продолжавшейся больше часа, я обрисовал представителям западных союзников внутреннее положение Германии и перечислил шаги, которые, по моему мнению, должны быть сделаны. Примерно то же самое я повторил в интервью репортеру ВВС Эдварду Варду. При этом я имел целью озвучить то, что уже было написано в докладных записках, переданных союзническому командованию. Я стремился использовать любую возможность, чтобы хоть как-то помочь населению Германии. С этой же целью я изложил свои взгляды на вероятное политическое развитие государств Восточной Европы и высказал ряд предложений. Правда, все это было бесполезно.

Отношение представителей союзников на этих встречах было сдержанным, но вполне корректным. Они придерживались общепринятых правил вежливости. Что касается меня и представителей временного правительства Германии, для нас максимальная сдержанность была вполне естественной.

Во второй половине мая мои встречи с представителями союзников прекратились. Средства массовой информации противника, и в особенности русское радио, много внимания уделяли «правительству Дёница». Вообще нападки русских были систематическими и упорными. Они явно не жаловали централизованное правительство Германии, чья власть распространялась на все четыре зоны. Сотрудничество между временным правительством и англо-американскими представителями, судя по всему, вызвало зависть русских.

Черчилль на первом этапе был против моего отстранения. Он считал, что я могу быть использован как «полезный инструмент» для передачи приказов немецкому народу, так, чтобы самим англичанам не приходилось «лезть руками в муравейник». От также придерживался мнения, что, если я докажу свою полезность как инструмент, это будет зачтено при рассмотрении моих «военных преступлений, совершенных при командовании подводным флотом». Это было именно то, что я и ожидал от англичан. Они рассчитывали использовать меня столько, сколько нужно в их целях.

15 мая Эйзенхауэр потребовал моего отстранения в интересах дружбы с Россией.

22 мая мой адъютант и друг Людде-Нейрат сказал, что руководитель распорядительной комиссии союзников вызывает меня вместе с Фридебургом и Йодлем на борт парохода «Патриа», где жили члены комиссии. Я посоветовал своим спутникам

паковать вещи. У меня не было сомнения, что оттуда мы будем препровождены в заключение.

Уже ступив на трап «Патриа», нельзя было не заметить, что на этот раз все не так, как было во время моих предыдущих визитов. У трапа меня не встречал, как раньше, британский подполковник, часовые не брали «на караул». Зато вокруг было полно корреспондентов и фотографов.

На борту «Патриа» Фридебург, Йодль и я заняли места по одну сторону стола. С другой стороны расположились руководители распорядительной комиссии: в центре сидел генерал майор Рук, справа и слева от него британский и русский генералы Форд и Трусков. Понимая, что от судьбы все равно не уйдешь, мы оставались спокойными. Генерал Рук объявил, что по приказу Эйзенхауэра он должен поместить меня, членов правительства и офицеров верховного командования под арест и что отныне мы можем считать себя военнопленными.

Немного замешкавшись, он поинтересовался, хочу ли я заявить протест. На что я заметил, что комментарии излишни.

Вспоминая сегодня то, что делал в конце войны, я отчетливо вижу тщетность всех своих усилий. Самые лучшие планы на поверку зачастую оказывались ошибочными, поскольку слишком уж плох был результат. Поэтому я далек от мысли, что все мысли и действия, которые я описал, покажутся правильными.

Но я до сих пор считаю, что я должен был выполнить долг перед своим народом и положить конец войне, а также сделать все от меня зависящее, чтобы предотвратить хаос. Благодаря упорядоченной капитуляции удалось спасти много человеческих жизней. И за то, что мне выпало лично участвовать в выполнении этого последнего долга, я буду всегда признателен судьбе.

Упорство, с которым я всячески пытался сдержать натиск с востока, было вызвано только желанием спасти людей. Но хотя я отвергаю коммунизм как образ жизни, неприемлемый для немецкого народа, мои действия в 1945 году не должны рассматриваться как отношение к вопросу о будущем урегулировании отношений Германии с восточными и западными соседями.

23. ЭПИЛОГ

Флот Германии исполняет свои обязанности. – Роль Гитлера в истории. – Его гипнотическое влияние. – Его непонимание британского менталитета. – Роковые последствия диктатуры. – Демократия и патриотизм

14 мая 1945 года, то есть через несколько дней после нашей капитуляции, положившей конец войне, капитан Вольфганг Лют, один из самых отличившихся капитанов подводного флота, погиб в результате трагического инцидента в Мюрвике. Только два человека на флоте были награждены самой почетной военной наградой в Третьем рейхе – Рыцарским крестом с дубовыми листьями, мечами и брильянтами, и одним из них был В. Лют. Все военно-морские офицеры, находившиеся во Фленсбурге, пришли проститься с товарищем. Гроб с его телом был установлен во внутреннем дворе военно-морского колледжа.

В этом историческом месте, где по торжественным случаям печатали шаг на парадах курсанты имперского военно-морского флота и флотов рейха, которых с 1919 года готовили в Мюрвике, мы отдали последний долг не только Люту, но и всему военно-морскому флоту. Война закончилась, а будущее виделось туманным и безрадостным.

Военно-морской флот Германии выполнил свой долг до конца. Вопреки своим самым сокровенным желаниям – а моряки, как и все люди, стремились к взаимопониманию и миру, не имея соответствующего технического оснащения, в 1939 году они были призваны выступить против военной мощи Великобритании.

Располагая лишь скудными силами, флот Германии вступил в неравный бой с военно-морскими силами двух величайших морских держав – Великобритании и Соединенных Штатов – и достиг значительно больших успехов, чем можно было ожидать. Это произошло во многом благодаря целеустремленности и мужеству моряков, без чего невозможно было противостоять превосходящим силам противника.

Несмотря на отвагу наших людей, несмотря на принесенные жертвы, мы все-таки потерпели сокрушительное поражение. Как же мы пришли к этому?

На этот вопрос более или менее полно ответят историки будущего, в распоряжении которых будут архивы всех стран – участниц войны.

А сейчас я должен высказать свое мнение по некоторым отдельным проблемам – так, как я это вижу сегодня. После поражения в Первой мировой войне, связанная несправедливыми условиями Версальского договора, Германия в 1920-1930-х годах испытывала постоянные политические и экономические трудности. Во времена Веймарской республики немецкий народ принял конституцию, которая противоречила их политической зрелости. Механизм Веймарского государства доказал свою неспособность справиться с внутренними раздорами, развалом экономики и безработицей. Тогда Германия и вышла на дорогу, ведущую к диктатуре. Даже Брюнинг не смог управлять без помощи чрезвычайных мер. К концу 1930-х годов выбор сузился до всего лишь двух возможностей – большевистская или антибольшевистская диктатура.

Перед такой альтернативой большинство немцев посчитали Гитлера спасителем, а остальные – меньшим из двух зол. Поэтому появление Гитлера является вполне понятным и закономерным.

Его цель – не пустить коммунистов в Европу – была поддержана не только широкими массами немцев, но и правительствами стран Западной Европы. В результате проведения его предвоенной политики Германия (а вместе с ней и вся Восточная Европа) не только не пала жертвой большевистской идеологии, но и достигла определенной степени национального единства и стала самым мощным в Европе оплотом против наступления коммунизма.

Немало поспособствовало приходу Гитлера к власти некое гипнотическое воздействие, которое этот человек оказывал на людей. После личной беседы с фюрером даже самые ярые противники становились его преданными поклонниками, и, во всяком случае пока они находились в тесном контакте с Гитлером, преданность оставалась непоколебимой.

Я сам часто чувствовал влияние фюрера и, проведя несколько дней в ставке, нередко ощущал необходимость освободиться от его гипнотического воздействия. Но ведь для меня он был не просто умным и энергичным человеком, но и законным главой государства, которому я был обязан подчиняться. Когда же я постиг его демоническую сущность, было уже слишком поздно.

Из-за непонимания Гитлером менталитета англичан, которые ни при каких обстоятельствах не были готовы к продолжающемуся усилению Германии, началась Вторая мировая война. И Гитлер оказался втянутым в конфликт, которого стремился избежать, поскольку, по его собственным словам, он «неизбежно приведет к падению Германии». Те, кто был в Германии в 1939 году, знают, что народ не стремился воевать. Но

война все же пришла и стала требовать все новых жертв. Немецкие солдаты были преданы долгу. Народ и армия шли плечом к плечу и в победе, и в поражении, до самого конца.

Любой честный немец сегодня стыдится преступлений, совершенных Третьим рейхом за спиной нации. Делать целый народ ответственным за грязные дела меньшинства неправильно, это противоречит здравому смыслу и всем канонам правосудия. Людей нельзя обвинять в том, о чем они даже не знали.

Предположение, что один народ с точки зрения морали хуже другого, является ложной предпосылкой и исходит от тех наций, которые во время войны и после 1945 года творили беззаконие, в результате которого миллионы немцев оказались принесенными в жертву.

Поэтому я считаю неправильным, когда отдельные немцы от имени немецкого народа предаются публичным саморазоблачениям и во всеуслышание признают свою вину. Это не помогает нам завоевать уважение других народов, да и другие нации не делают того же самого, когда речь идет о бесчеловечных актах, совершенных по отношению к нам.

В случае с Гитлером был воплощен принцип неограниченной диктаторской власти, оказавшийся для нашей страны роковым. Ни одна нация, выбирая лидера, не может предвидеть, какая черта его личности со временем возобладает. Из происшедшего следует извлечь урок: любая конституция должна быть составлена таким образом, чтобы иметь возможность предотвратить злоупотребление властью отдельной личностью, она должна быть основана на принципе свободы и справедливости для общества в целом.

Неопровержимым фактом является то, что демократическая форма правительства, гарантирующая незыблемость личных свобод и судебную защиту всем и каждому, является правильной для любой высокоразвитой нации. Обеспечение этих гарантий для всех граждан – первейшая обязанность демократической политики и законодательства.

Из прошлого мы усвоили, какие последствия имеют высокомерие и злоупотребление властью. Теперь мы должны помнить, что возрождение нашей нации в будущем должно быть основано на естественном чувстве патриотизма, корни которого – в любви к родине, ее культуре и истории. Именно патриотизм такого рода будет являться руководством при формировании международных отношений с другими странами, а о нации судят обычно именно по ее месту в общей семье народов. Патриотизм – вовсе не преграда к дружбе с другими странами.

Уверенность в том, что термин «международный» включает в

себя понятие «антинародный» по отношению к своей стране, в корне не верна и не помогает укреплению взаимоотношений между народами.

Повторяю: мы должны вернуться к нормальному, здоровому и совершенно естественному чувству патриотизма. Именно в таких понятиях должны вырасти следующие поколения. Мы должны рассказать им историческую правду о прошлом своей страны, не повторяя пристрастных версий держав-победительниц.

За свою жизнь я видел много бескорыстной самоотверженности и искренней преданности от людей, которыми командовал, и глубоко признателен им за это. Пусть люди не клевещут на солдат последней войны. Сделать это – значит опорочить честь тех, кто отдал жизнь, исполняя свой долг.

Я уверен, что эти же качества – бескорыстие и преданность – жизненно необходимы для возрождения, воссоединения и обновления нашей нации.

Приложение 1

ПОДВОДНЫЕ ЛОДКИ НЕМЕЦКОГО ФЛОТА (ОБЩИЕ СВЕДЕНИЯ)

Тип	Водоизмещение (вашингтонские тонны)	Водоизмещение (на поверхности и в подводном положении) в тоннах)	Дальность плавания (на поверхности и в подводном положении) в морских милях (скорость дана в скобках)	Максимальная скорость (над водой и под водой) в узлах
1	2	3	4	5
I	712 963	862 80	6700 (12 узлов) (4 узла)	17,7 8,2
II	250	254 303	1050 (12 узлов) 35 (4 узла)	13,0 6,9
VIIA	500	626 745	6200 (10 узлов) 4300 (12 узлов) 90 (4 узла)	16,0 8,0
VIIB	517	753 857	8700 (10 узлов) 6500 (12 узлов) 72 (4 узла)	17,2 8,0
VIIC	517	769 871	8850 (10 узлов) 6500 (12 узлов) 80 (4 узла)	17,3 7,6
IXC	740	1120 1232	13 450 (10 узлов) 11 000 (12 узлов) 63 (4 узла)	18,2 7,3
IXD2	—	1612 1804	31 500 (10 узлов) 23 700 (12 узлов) 57 (4 узла)	19,2 6,9

1	2	3	4	5
XB	—	1763	18 450 (10 узлов)	16,4
минный		2177	14 500 (12 узлов)	7,0
заградитель			93 (4 узла)	
XIV	—	1688	12 350 (10 узлов)	14,5
снабженец		2932	9300 (12 узлов)	6,2
55 (4 узла)				
XXI	—	1621	15 500 (10 узлов)	15,5
		1819	11 150 (12 узлов)	17,5
			285 (6 узлов)	
XXIII	—	232	1350 (9 узлов)	9,5
		256	175 (4 узла)	12,5

Приложение 2

ОТРЫВКИ ИЗ «РУКОВОДСТВА ПО ЗАЩИТЕ ТОРГОВОГО СУДОХОДСТВА, 1938»

Международный военный трибунал. Т. 40. С. 88

Сообщение об обнаружении противника

Как только капитан торгового судна удостоверится, что обнаруженный корабль или самолет являются вражеским, его первой и самой важной обязанностью является передача сообщения о местонахождении противника с помощью средств радиотелеграфии. Оперативно переданный доклад может спасти не только данное судно, но и многие другие, поскольку позволит уничтожить противника военными кораблями или самолетами. Как и когда следует передавать сообщения о противнике и сигналы бедствия, изложено во 2-й части 6-й главы. Важно, чтобы капитан и старшие офицеры хорошо знали содержание этой главы.

Важность сообщений

а) Важность радиотелеграфных сообщений единичных торговых судов об обнаружении и координатах всех замеченных кораблей и самолетов противника подчеркивалась в 1-й части 3-й главы. В зависимости от обстоятельств следует передавать «сообщение о противнике» или «сигнал бедствия».

б) Сообщения о противнике и сигналы бедствия передаются по личному распоряжению капитана или вахтенного офицера.

в) Важно, чтобы эти сообщения передавались как можно быстрее. Вблизи вполне может оказаться военный корабль, и быстрое получение сигнала станет средством спасения других судов.

Условия, при которых может быть открыт огонь

а) Против врага, действующего в соответствии с международным законодательством.

Поскольку вооружение на судах установлено только для целей самообороны, оно должно быть использовано против врага, который определенно пытается захватить или потопить торговое судно. В начале войны следует предполагать, что противник будет действовать согласно международным законам, и огонь нельзя открывать до тех пор, пока намерения врага захватить судно не становятся совершенно ясны. Когда ясно, что сопротивление требуется для предотвращения захвата, огонь

нужно открывать немедленно.

б) Против врага, действующего в нарушение международного законодательства.

Если в ходе войны, к сожалению, становится ясно, что в нарушение международного законодательства противник принял на вооружение тактику потопления торговых судов без предупреждения, тогда допускается открывать огонь по кораблям и субмаринам противника раньше, чем они начнут атаку или потребуют сдачи, или если это помешает противнику выйти на удобную для нападения позицию.

Поведение при атаке субмарины, находящейся на поверхности

а) Общие положения. Ни одно британское торговое судно не должно подчиняться субмарине, не делая попыток ускользнуть.

б)…

IV. На судах, где установлено вооружение, огонь следует открывать, чтобы удержать противника на расстоянии, если вы уверены, что он планирует захват или же подходит слишком близко, чтобы помешать вам спастись. Также следует открывать огонь, если противник начинает обстреливать ваше судно.

Приложение 3

ПРИЧИНЫ СБОЕВ В РАБОТЕ ТОРПЕД

Штаб командования ВМС
Берлин
9 февраля 1942 года
Докладная записка № 83/а/42. Секретно.

Рассылка: Согласно поименному списку. Предмет: Расследование причин отказов в работе торпед. Предыдущие документы: Докладная записка штаба ВМС. МРА 2864/40 от 11 июня 1940 года. Секретно.

1. В первые месяцы войны произошли определенные функциональные сбои в работе торпед. Их число продолжает увеличиваться, особенно на подводном флоте, что лишило наши военно-морские силы возможности достичь значительных успехов.

Причины отказов следующие:

а) Большое количество целей не было поражено из-за того, что при использовании контактного взрывателя торпеда заглублялась на большую глубину и проходила под целью, а при использовании магнитного взрывателя – из-за его неадекватной чувствительности.

б) Магнитный взрыватель оказался очень чувствительным к внешним воздействиям при движении торпеды. Самопроизвольные срабатывания происходили в основном преждевременно. Это не только лишало нас шансов на успех, но и представляло опасность для наших собственных кораблей. В дополнение противник получил своевременное уведомление о существовании этого типа взрывателей. Он вплотную занялся разработкой контрмер и создал приспособления для размагничивания корабля.

в) Хотя взрыватели были рассчитаны на срабатывание при всех углах отклонения больше 2Г, детонация, как правило, происходила при углах отклонения больше 50°. Этот факт был установлен после тщательного исследования причин функциональных сбоев, произошедших в действительности.

Действительные причины отказов в работе торпед стали известны далеко не сразу, а связь между большим заглублением торпеды и отказами использованных на ней взрывателей очень затруднила их выявление.

Это и привело к появлению многочисленных, зачастую противоречивых приказов командования, касающихся правильного использования этого оружия, которые лишь затруднили и без того непростое положение плавсостава.

Невозможно привести статистические данные, иллюстрирующие, в какой степени за наши неудачи ответственны технические неполадки. Достаточно сказать, что за первые восемь месяцев военного противостояния отказы в два, а в некоторых случаях и в три раза превысили среднюю величину, приемлемую для оружия во время войны.

В моей секретной докладной записке MPA 2864 от 11 июня 1940 года я отметил, насколько серьезно отношусь к этой проблеме. Я указал, что, если будет выяснено, что отказы в работе торпед могут быть отнесены к преступной небрежности при разработке или испытаниях, виновных следует привлечь к строгому ответу. Это было сделано.

* * *

Военный трибунал рассмотрел дело против четырех офицеров и официальных лиц и после слушаний, продлившихся 6 недель, пришел к следующим заключениям:

а) Оборудование, стабилизирующее торпеду на глубине.

Неполадки, приведшие к отказам торпед, произошли в первую очередь из-за недостаточно испытанного оборудования, стабилизирующего движение на глубине торпед «MK-G7a» и «MK-G7e», – это упущение относится к начальным этапам их создания. Обе торпеды не могли удержаться на заданной глубине и обычно двигались на 6- 9 футов глубже. И хотя этот факт впервые был установлен еще в 1936 году, не было сделано ничего, чтобы ликвидировать погрешности. В этой связи немалую роль сыграла ненадежность регистрирующего глубину торпеды прибора, использовавшегося на испытаниях. Работы по устранению ошибок результата не дали. Создание торпед выполнялось на долговременной основе, и необходимости немедленно устранить неполадки, из-за которых торпеда не держалась на расчетной глубине, не было придано должное значение. Даже распоряжения руководящих органов, обращающие внимание на данную проблему, не изменили положение. В результате неполадки, о которых было известно достаточно много лет, продолжали существовать и после начала войны. Только зимой 1939/40 года были начаты работы по их устранению.

Факт, что важность удержания торпеды на установленной глубине недооценивалась годами, имел катастрофические

последствия. Даже директор Экспериментального института, занимавшегося разработкой торпед, неоднократно заявлял, что в эксплуатации этот аспект не важен и имеет лишь второстепенное значение. Свое мнение он основывал на доступности магнитных взрывателей. Однако точное поддержание глубины не менее важно и при наличии магнитного взрывателя, если стремиться к достижению максимального разрушающего эффекта от взрыва торпеды. Но даже не принимая во внимание это соображение, учитывая наличие технических ограничений на использование магнитных взрывателей в иностранных водах, нужна была торпеда, на которую можно было установить и контактный взрыватель. А для последнего точное поддержание глубины выходило на первый план. Проблеме следовало уделить должное внимание по меньшей мере за год до начала войны, когда Экспериментальный институт признал, что проблема размагничивания судов в основном решена. Ведь именно с этого момента стало очевидно, что магнитное взрывание может очень скоро прекратить свое существование.

б) Магнитная часть взрывателя.

Являясь в принципе надежным, магнитный взрыватель обладал одним недостатком, который выяснился только в процессе эксплуатации. Имеется в виду опасность спонтанной детонации, вызванной механическими колебаниями во время движения торпеды. В процессе испытаний торпед «MK-G7a» и «MK-G7e» не были приняты меры по установлению степени подверженности магнитных взрывателей возмущениям такого рода. Испытания проводились с устаревшей торпедой «MK-G7V», ВО время которых упомянутый дефект не был выявлен. То, что возможность самопроизвольного срабатывания не рассматривалась, свидетельствует о том, что Экспериментальный торпедный институт отнесся без должного внимания к изучению проблемы.

в) Контактная часть взрывателя.

Ложное впечатление абсолютной надежности контактного взрывателя, основанное на том, что он успешно использовался во время Первой мировой войны, стало причиной его неадекватных испытаний даже перед вводом в эксплуатацию торпед «MK-G7a» и «MK-G7e». И хотя этот аспект не вошел в обвинительное заключение, то, что это начальное упущение так и не было исправлено, является установленным фактом. Испытания были крайне необходимы – это стало очевидно зимой 1939/40 года, когда серьезные опасения относительности эффективности контактных взрывателей и проявленной халатности при испытаниях подтвердились. Здесь, так же как и в вопросе об

удержании торпеды на глубине, убеждение, что магнитное взрывание является более важным, имело катастрофические последствия.

* * *

Заключение: в настоящее время дело закрыто. Благодаря работе, проведенной торпедной инспекцией и Экспериментальным торпедным институтом, ошибки, ставшие причиной торпедного кризиса, и причины, повлекшие за собой слушание дела в военном трибунале, устранены. Это доказывают успехи, достигнутые в боях с противником.

Тем не менее обеспечение и повышение боеспособности оружия остается первейшей обязанностью всех, кто его производит и использует.

[Подписано] Редер.

Приложение 4

ОТРЫВКИ ИЗ КНИГИ У.С. ЧЕРЧИЛЛЯ «ВТОРАЯ МИРОВАЯ ВОЙНА»

Т. 2. С. 529

Единственное, что во время войны действительно меня пугало, это опасность со стороны немецких подводных лодок. Вторжение, думал я еще до начала воздушного сражения, окажется неудачным. После победы в воздухе дальше все было хорошо. Мы сумели топить и убивать этого страшного врага при весьма благоприятных обстоятельствах для себя и неблагоприятных для противника, и он это в конце концов понял. Такое сражение в жестоких условиях войны должно принести удовлетворение. Наши жизненно важные коммуникации на необъятных просторах океанов, и особенно на подходах к островам, оказались под угрозой. Я больше беспокоился за исход этого сражения, чем за исход знаменитого воздушного боя, получившего название «битва за Британию». Адмиралтейство, с которым я постоянно поддерживал самый тесный контакт, разделяло мои опасения.

Т. 3. С. 98

В бешеном водовороте событий одно беспокоило меня безмерно. Сражения можно выиграть или проиграть, предприятия могут оказаться успешными и не очень, территорию можно завоевать или покинуть. Но наша возможность вести войну и даже просто выжить зависит от господства на океанских путях, от свободного прохода в наши порты. В предыдущем томе я уже писал об опасности, которую несет немецкая оккупация побережья Европы от Нордкапа до Пиренеев. Из любого порта или бухты вдоль этого огромного фронта могут выходить враждебные немецкие подводные лодки, постоянно увеличивающие скорость, автономность и дальность плавания, чтобы уничтожить идущие к нам по морю грузы.

Т. 4. С. 107

Атаки немецких подводных лодок были худшим из зол. Будь немцы мудрее, они бы поставили на них все.

Т. 5. С. 6

Битва за Атлантику была доминирующим фактором на протяжении всей войны. Ни на одну минуту мы не могли забыть, что все происходящее в других, самых разных местах – на суше,

на море и в воздухе – зависит от ее исхода, за ней мы следили каждый день с неослабевающим вниманием, переходя от надежды к отчаянию.

Приложение 5

ПРОГРАММА СТРОИТЕЛЬСТВА ПОДВОДНЫХ ЛОДОК

Штаб командования
подводного флота,
Вильгельмсхафен,
8 сентября 1939 года
№ BNR 482. Секретно
Командованию ВМС, Берлин.

Предмет: Программа строительства подводных лодок.

Ссылки: Телефонный разговор между адмиралом Шнивиндом и командующим подводным флотом, краткое изложение принятых решений.

1. Постройка подводных лодок типов VIIC и IX должна продолжаться в соотношениях, рекомендованных командующим подводным флотом в секретном документе № 127 от 01.09.1939.

2. Малые подлодки. Эти подлодки имеют ограниченную дальность плавания, что делает возможным их использование только в прибрежных водах. Поскольку в обозримом будущем никаких операций на Балтике не предвидится, а перспектива проведения операций в Северном море является неопределенной, продолжать постройку этих подлодок нет смысла. При необходимости в Северном море могут действовать подлодки типа VIIC, которые в то же время могут выходить в Атлантику (Азорские острова).

3. Постройка подлодок типа XB продолжается. Эти подлодки обещают быть очень полезными в качестве минных заградителей в неевропейских водах (Кейптаун, Симонста-ун, Коломбо, Сингапур). (Относительно последних двух см. также п. 6, приведенный ниже.) Они также будут полезными в качестве танкеров.

4. Тип XI. Основная ценность подлодок этого типа заключается в том стратегическом давлении, которое они могут оказывать в удаленных районах. Перспективы использования их артиллерийского вооружения представляются весьма сомнительными. Командующий подводным флотом предлагает уменьшить количество палубных орудий, после чего такие модифицированные подлодки станут просто высокоскоростными субмаринами с большой дальностью плавания. Такие подлодки можно будет использовать совместно с лодками, вооруженными

торпедами. (Они будут информировать о выходе конвоев из Америки, поддерживать контакт и восстанавливать, если он утерян, направлять несущие торпеды подлодки, находящиеся в Атлантике, к целям. Все эти задачи им будет выполнить легче, чем тихоходным подлодкам.)

Предлагается назвать такие субмарины «подводными лодками дальнего плавания».

5, Тогда предполагаемая постройка подлодок типа XII станет излишней, поскольку все равно представляется сомнительным, что лодки этого типа будут отвечать требованиям, касающимся скорости и дальности плавания.

Лодки типа XI, мы это точно знаем, отвечают этим требованиям.

6. Рекомендована постройка трех подводных танкеров примерно по 2000 тонн каждый, имеющих относительно низкую скорость, но большую грузовместимость, чтобы доставлять топливо и припасы подводным лодкам в море.

Итак, следует строить подлодки следующих типов: подлодки, несущие торпеды (типов VIIC и IX); минные заградители с большой дальностью плавания (тип XB);

быстроходные подлодки дальнего плавания; подводные танкеры.

[Подписано] Дёниц.

Приложение 6

ДАННЫЕ, КАСАЮЩИЕСЯ ПОДВОДНОЙ ВОЙНЫ НЕМЕЦКОГО ФЛОТА В 1939-1945 ГОДАХ

1. По состоянию на 1 сентября 1939 года подводный флот Германии насчитывал 57 подводных лодок.

2. В период между 1 сентября 1939 года и 8 мая 1945 года было принято в эксплуатацию еще 1113 подводных лодок. Из них 1099 единиц были построены в Германии, 4 – на верфях других стран и 10 захвачены у противника.

3. Из общего количества 1170 единиц 863 участвовали в боевых действиях.

4. Потери:

В море

От действий противника – 603

По неизвестным причинам – 20

Случайно – 7

В порту

Из-за атак с воздуха и мин – 81

По прочим причинам – 42

Всего – 753

5. После эвакуации иностранных баз и в конце войны 215 подводных лодок были взорваны или потоплены своими экипажами (некоторые – союзниками).

Во время войны 38 устаревших или серьезно поврежденных подводных лодок было отправлено на переработку, 11 подлодок передано иностранным флотам или интернировано в нейтральных портах после повреждения.

В конце войны 153 немецкие подводные лодки были сданы в британских и других портах союзников.

6. Военные корабли, потопленные или поврежденные немецкими подводными лодками.

Данные статистики союзников:

Тип	Потоплено	Повреждено
Авианосцы	3	—
Эскортные авианосцы	3	2
Линкоры	2	3
Легкие крейсера	5	5
Минные крейсера	1	1
Эсминцы	34	11
Эскортные эсминцы	18	14
Фрегаты	2	4
Корветы	26	2
Шлюпы	13	3
Минные тральщики	10	—
Подводные лодки	9	—
Прибрежные противолодочные корабли	3	—
Торпедные катера	3	—
Десантные корабли	13	—
Плавбазы	2	—
Посыльные суда	1	—
Всего	148	45

7. Торговые суда, потопленные немецкими подводными лодками (торпедами, артиллерийским огнем и минами)

Район	Число судов	Тоннаж
Северное море, Атлантика, Индийский океан	2449 (торпеды и орудия)	12 923 899
	54 (мины)	192 717
Норвегия, Баренцево море, арктические районы	99	430 318
Италия, Средиземноморье	113	518 453
Балтика	18 (примерно)	8600
Черное море	26 (примерно)	45 426
Всего	2759	14 119 413

(Приведенные данные подтверждены союзниками или властями нейтральных стран.)

Karl Doenitz TEN YEARS AND TWENTY DAYS MEMOIRS
Карл Дёниц ДЕСЯТЬ ЛЕТ И ДВАДЦАТЬ ДНЕЙ МЕМУАРЫ
ВОСПОМИНАНИЯ ГЛАВНОКОМАНДУЮЩЕГО ВОЕННО-МОРСКИМИ СИЛАМИ ГЕРМАНИИ 1935-1945

Москва ЦЕНТРПОЛИГРАФ 2004
ББК 63.3(0)62

ДЗЗ

Охраняется Законом РФ об авторском праве. Воспроизведение всей книги или любой ее части воспрещается без письменного разрешения издателя. Любые попытки нарушения закона будут преследоваться в судебном порядке.

Серия «За линией фронта. Мемуары» выпускается с 2002 года
Разработка серийного оформления художника И.А. Озерова
Дёниц К.

ДЗЗ

Десять лет и двадцать дней. Воспоминания главнокомандующего военно-морскими силами Германии. 1935-1945 гг. / Пер. с англ. С.В. Лисогорского. – М.: ЗАО Центрполиграф, 2004. – 495 с. – (За линией фронта. Мемуары).
ISBN 5-9524-1356-0

В своих воспоминаниях главнокомандующий морскими силами Германии гросс-адмирал Карл Дёниц подробно рассказывает о морских сражениях Второй мировой войны. Он излагает свое видение вторжения союзников в Нормандию, свое отношение к заговору против Гитлера, описывает встречи с Редером, Герингом, Шпеером, Гиммлером и Гитлером, а также свою недолгую карьеру в качестве последнего фюрера Германии.

ББК 63.3(0)62

© Перевод, ЗАО «Центрполиграф», 2004
© Художественное оформление серии, ЗАО «Центрполиграф», 2004

ISBN 5-9524-1356-0

Дёниц Карл
ДЕСЯТЬ ЛЕТ И ДВАДЦАТЬ ДНЕЙ
Воспоминания главнокомандующего военно-морскими силами Германии 1935-1945
Ответственный редактор Ю.И. Шенгелая
Художественный редактор И.А. Озеров
Технический редактор Н.В. Травкина
Корректор О.А. Левина
Подписано в печать с готовых диапозитивов 14.07.2004.
Формат 84x108'/з2. Бумага газетная. Гарнитура «Таймс».
Печать офсетная. Усл. печ. л. 26,04. Уч.-изд. л. 28,25.
Тираж 7000 экз. Заказ № 1824.
ЗАО «Центрполиграф»
125047, Москва, Оружейный пер., д. 15, стр. 1,
пом. ТАРП ЦАО
Для писем:

111024, Москва, 1-я ул. Энтузиастов, 15
E-MAIL: CNPOL@DOL.RU
WWW.CENTRPOLIGRAF.RU
Отпечатано в ФГУИПП «Курск» 305007, г. Курск, ул. Энгельса, 109

[1] Первоначально эти корабли задумывались как увеличенные копии «карманных» линкоров (шесть 11-дюймовых орудий), но в более поздних версиях плана Z их место заняли три корабля по 30 000 тонн с шестью 15-дюймовыми орудиями.

[2] Под маленьким немецким государством понимается Германская империя 1871 – 1914 годов без Австрии. Великая Германская империя включает Австрию тоже.

[3] Заявление У. Черчилля в палате общин 8 мая 1940 года.

[4] Если верить самому Черчиллю (см.: Вторая мировая война. Т. 1. С. 387), это было не так.

[5] Уравнительная камера торпеды – это отсек, содержащий гидростатический клапан, управляющий горизонтальными рулями и глубиной, на которой следует торпеда.

[6] «С 4 сентября 1941 года, то есть с даты инцидента с «Криром», Соединенные Штаты de facto находились в состоянии морской войны с Германией в Атлантическом океане», – отметил в своей книге Морисон (Битва за Атлантику. Т. 1. С. 80).

«С точки зрения англичан перемены, происшедшие в сентябре 1941 года, сделали участие американцев в битве за Атлантику реальностью, а что эта реальность значила для адмиралтейства, адмиралов, капитанов и экипажей кораблей и самолетов, которые так долго вели эту битву в одиночестве, потомки вряд ли смогут понять» (Роскилл. Война на море. Т. 1. С. 472).